



UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
CENTRO SÓCIO-ECONÔMICO
CURSO DE GRADUAÇÃO EM CIÊNCIAS ECONÔMICAS

O CRESCIMENTO ECONÔMICO DO MUNICÍPIO DE LAGES
NO PERÍODO DE 1960 A 1980

Gisele da Silva Gevaerd

Florianópolis, Julho de 2004.

Gisele da Silva Gevaerd

O CRESCIMENTO ECONÔMICO DO MUNICÍPIO DE LAGES
NO PERÍODO DE 1960 A 1980

Monografia submetida ao Departamento de
Ciências Econômicas para aprovação na
Disciplina CNM 5420 – Monografia.

Orientador : Prof. João Rogério Sanson, Dr.

Florianópolis, Julho de 2004.

O CRESCIMENTO ECONÔMICO DO MUNICÍPIO DE LAGES
NO PERÍODO DE 1960 A 1980

Gisele da Silva Gevaerd

A Banca Examinadora resolveu atribuir a nota 7,0 para a aluna Gisele da Silva Gevaerd
na disciplina CNM 5420 – Monografia , pela apresentação deste trabalho.

Banca Examinadora:



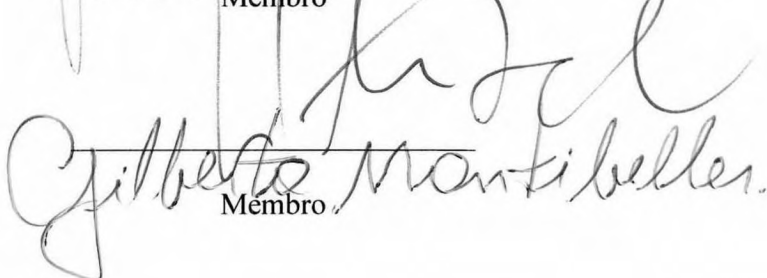
Prof. João Rogério Sanson, Dr.

Orientador



Pedro A. Vieira.

Membro



Membro

AGRADECIMENTOS

A conclusão desse trabalho significou para mim mais uma etapa cumprida; uma das muitas que já cumpri e das que ainda terei pela frente.

Agradeço a Deus pela oportunidade que me deu, pelo aprendizado com a vida.

Quero dedicar este trabalho à minha filha Aline, que hoje com seus dezoito anos já é estudante do curso de biologia desta UFSC, pelo orgulho que posso sentir por ela e pelo exemplo que me dá todos os dias.

A vida segue nos ensinando e por isso não posso deixar de agradecer à minha mãe que me levou pela mão sempre que eu desconhecia o caminho, ao meu marido, aos meus irmãos e ao meu pai que sempre me fortaleceram com seu carinho.

Finalmente, agradeço aos professores do curso de Ciências Econômicas desta universidade, cujos ensinamentos serviram de alicerce para que eu chegasse até aqui, em especial ao professor Sanson que com tanta dedicação, disponibilizou seu tempo para orientação desta monografia.

RESUMO

GEVAERD, Gisele da Silva, **O crescimento econômico do município de Lages no período de 1960 a 1980**. 2004. Monografia (Curso de Economia) – Departamento de Ciências Econômicas, Universidade Federal de Santa Catarina.

Orientador: João Rogério Sanson, Dr.

O presente estudo analisa a experiência catarinense de planejamento e o investimento em infra-estrutura de transporte. Ele é parte complementar de uma linha de pesquisa que estuda o impacto da implantação da BR-101 nos municípios que fazem parte de seu traçado. Visa servir como elemento de controle aos demais municípios estudados. O objetivo principal do estudo é analisar como se comportou o crescimento da cidade de Lages e seus municípios desmembrados entre 1960 a 1980 em comparação a Santa Catarina. Com este fim, também estuda a infra-estrutura rodoviária que inclui a BR-282 e a BR-116. O estudo concluiu que o nível da atividade do setor madeireiro foi o que teve uma queda maior a partir da década de 1960, refletindo-se na queda sensível da população rural entre 1960 e 1970. Porém a partir de 1970 há uma retomada do crescimento econômico do município, onde passa a ter como setor de muita importância o turismo rural.

LISTA DE GRÁFICOS

• Gráfico 1 – Evolução Populacional de Santa Catarina	48
• Gráfico 2 – Evolução Populacional do Brasil	49
• Gráfico 3 – Evolução Populacional do Município de Lages	50
• Gráfico 4 – Distribuição Populacional do Município de Lages .	55
• Gráfico 5 – Número de Estabelecimentos e Pessoal Ocupado No Comércio em Lages	56
• Gráfico 6 – Gráfico Comparativo do Número Total de Estabelecimentos Industriais no Brasil, Santa Catarina e Lages	61

LISTA DE TABELAS

• Tabela 1 - Distribuição da População Municipal de 1960, 1970 e 1980	39
• Tabela 2 - Utilização das Terras -1970, 1980 e 1989	40
• Tabela 3 - Número de Estabelecimentos e Pessoal Ocupado no Setor Secundário 1960, 1970 e 1980.....	42
• Tabela 4 - Número de Estabelecimentos e Pessoal Ocupado no Setor Terciário 1960, 1970 e 1980.....	43
• Tabela 5 - Santa Catarina – Coeficientes de Localização da Indústria de Papel e Papelão	44
• Tabela 6 - Distribuição da População do Brasil, Santa Catarina e de Lages entre as décadas de 1960 a 1980	48
• Tabela 7 – População Economicamente Ativa e não Ativa do Brasil, de Santa Catarina e de Lages em 1960, 1970 e 1980	52
• Tabela 8 – Número de Estabelecimentos, segundo o subsector de Comércio - 1960, 1970 e 1980	54
• Tabela 9 – Prestação de Serviços – Estabelecimentos e Pessoal ocupado no Brasil, Santa Catarina e Lages em 1960, 1970 e 1980	57
• Tabela 10 – Censo Industrial do Brasil em 1960, 1970 e 1980.	60

LISTA DE FIGURAS

• Figura 1: Mapa Rodoviário Catarinense	26
• Figura 2: Traçado da BR-282 – Ligando Florianópolis-Lages	33
• Figura 3: Localização do município de Lages em Relação a Florianópolis	37
• Figura 4: Hotel Fazenda em Lages	46

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	11
2. POLÍTICA DE PLANEJAMENTO E O SETOR DE TRANSPORTES NA ECONOMIA CATARINENSE DE 1960 - 1980	14
2.1 - A Experiência Catarinense de Planejamento	15
2.2 - A Importância do Investimento em Infra-Estrutura de Transporte	20
2.3 -As primeiras ferrovias e sua importância no desenvolvimento do Estado	21
2.4 - A Expansão Rodoviária em Santa Catarina	24
2.5 - A construção e a importância da BR-101 no Desenvolvimento dos municípios	26
2.6 - A BR-116 e sua importância no Desenvolvimento dos municípios	28
2.7 - A BR-282 - Histórico e importância para Santa Catarina	29
3. O MUNICÍPIO DE LAGES SUA HISTÓRIA E SUA ECONOMIA	33
3.1 -Aspectos Históricos, Físicos e Geográficos	33
3.2 – Os tropeiros e as primeiras estradas	35
3.3 – Os Colonizadores e a tradição gauchesca	37

3.4 – Estrutura Rural e Urbana	38
3.4.1 - Setor Primário	39
3.4.2 - Setor secundário	41
3.4.3 - Setor Terciário	42
3.5 – A Indústria da Madeira	43
3.6 – O Surgimento do Turismo Rural	45
 4. ANÁLISE COMPARATIVA DO MUNICÍPIO DE LAGES EM RELAÇÃO À SANTA CATARINA E A ALGUNS DOS MUNICÍPIOS DO LITORAL CATARINENSE SITUADOS NO TRAÇADO DA BR-101	 47
4.1 –Análise dos Censos Demográficos – População Rural e urbana	47
4.2–Análise dos Censos Demográficos – População Economicamente Ativa e População Não Economicamente Ativa	51
4.2 - Análise dos Censos Comerciais	53
4.3 - Análise dos Censos de Serviços	56
4.4 - Análise dos Censos Industriais	58
 5. CONCLUSÃO	 64
 6. BIBLIOGRAFIA	 67
 7. ANEXOS	 71

1 INTRODUÇÃO

O presente trabalho tem o objetivo de analisar o desempenho econômico do município de Lages comparando-o à Santa Catarina.

O estudo pretende dar seqüência a uma série de trabalhos anteriores, desenvolvidos por acadêmicos vinculados ao Departamento de Ciências Econômicas da Universidade Federal de Santa Catarina, no qual o foco principal é o impacto causado pela construção da BR-101 no crescimento econômico e desenvolvimento das regiões que fazem parte de seu traçado, no período de 1960-1980.

Vale destacar os trabalhos desenvolvidos até o momento: Valgas (2001) abordou o tema de maneira geral, analisando o estado de Santa Catarina como um todo. Os trabalhos subseqüentes alicerçaram-se em dados censitários dos municípios para encontrar uma resposta ao objetivo proposto. Vasques (2002) analisou a região de Joinville, Longhi (2003) observou a relação do desenvolvimento sócio-econômico de Florianópolis com a construção da BR 101 e Meurer (2003) São José e Palhoça.

Os trabalhos concluíram que a construção da BR 101 impactou positivamente a atração de investimentos e geração de renda, influenciando não só a economia mas também a organização espacial dos municípios localizados próximos a ela.

Um primeiro estudo de controle foi o de Sandin (2004), que concluiu a respeito do município de Videira que este acompanhou o desenvolvimento econômico proporcional ao do estado de Santa Catarina, porém esse crescimento pode ser creditado à expansão do setor agroindustrial de exportação.

Assim como Videira, o município de Lages não faz parte do traçado da BR-101. Através de dados censitários iremos procurar saber se o desenvolvimento desse município comportou-se de maneira proporcional aos demais estudados, cabendo observar que atualmente Lages é conhecida nacionalmente como capital do turismo rural, fato este que pode estar proporcionando um avanço no que diz respeito a desenvolvimento e crescimento econômico, não só para esse município como também para toda região ao seu redor.

Embora o município a ser estudado não faça parte do traçado da BR-101, seu estudo serve como elemento de controle no que diz respeito ao impacto causado pela rodovia nos

municípios catarinenses. O elemento de controle visa saber se o crescimento dessa cidade acompanhou às demais presentes no seu traçado.

A análise estará restrita ao período de 1960-1980 observando-se, portanto, uma década anterior e uma década posterior à construção da rodovia, com vistas a identificar as mudanças econômicas ocorridas após sua construção.

O município de Lages, conhecido nacionalmente como a Capital do Turismo Rural e a Terra da Festa do Pinhão, é o ponto central entre o Leste e o Oeste do Estado e possui a maior extensão territorial de Santa Catarina, ocupando uma área de 5.321 Km², com uma população de 160 mil habitantes. Situa-se no planalto Serrano, com uma altitude de 904 m acima do nível do mar, a 223 Km de Florianópolis.

Destaca-se como grande produtor pecuário e madeireiro e atualmente agrega o turismo rural, segmento no qual Lages é pioneira no Brasil.

Portanto, o objetivo geral deste trabalho é analisar o crescimento econômico do município de Lages, comparando-o à Santa Catarina como um todo, no período de 1960 a 1980.

Especificamente pretende-se:

Verificar a importância dos investimentos em infra-estrutura de transporte nos vários planos de governo em Santa Catarina no período de 1960 a 1980;

destacar os elementos que caracterizam o crescimento econômico do município de Lages, no período estudado;

verificar os setores de maior crescimento em sua economia e compará-lo ao estado de Santa Catarina.

A metodologia utilizada será leitura e compreensão de textos pertinentes a este assunto, consulta a censos industriais, demográficos e de serviços da biblioteca do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), acervo de outras bibliotecas, internet, monografias e teses de dissertação a respeito do tema.

O trabalho será estruturado em cinco capítulos:

Do primeiro faz parte esta introdução;

O próximo capítulo irá abordar a importância da política de planejamento e de investimento em infra-estrutura de transportes, com breve revisão histórica dos planos de governo e da expansão do transporte em Santa Catarina.

No terceiro capítulo um breve histórico sobre o desenvolvimento do município de Lages, destacando os elementos que caracterizam seu crescimento econômico.

No quarto capítulo será procedida análise de dados censitários, em que se fará comparações entre o crescimento econômico do município de Lages com outros municípios contemplados diretamente pela BR 101 e Santa Catarina.

No quinto capítulo será exposta a conclusão da pesquisa, com o intuito de responder aos objetivos propostos, principalmente, observando se o crescimento econômico do município de Lages compara-se aos demais municípios estudados até aqui, em função de sua proximidade à BR 101.

2 POLÍTICA DE PLANEJAMENTO E O SETOR DE TRANSPORTES NA ECONOMIA CATARINENSE - NO PERÍODO DE 1960-1980¹

O presente capítulo evidencia a idéia de planejamento que surge a partir do confronto entre recursos escassos e necessidades ilimitadas. As necessidades, sejam essenciais ou supérfluas, são ilimitadas, cabendo ao planejamento identificar as necessidades mais urgentes e importantes para a comunidade em geral, e nestas concentrar os recursos disponíveis.

A explosão demográfica e urbana, as exigências do processo de industrialização e a progressiva melhoria das condições materiais de vida expandem as necessidades de bens coletivos. Conforme Rossetti (1984,p.351):

Os bens coletivos, pela sua natureza, dificilmente poderiam ser produzidos através dos mecanismos de mercado e da iniciativa empresarial privada. São bens cujo suprimento é do mais alto interesse para a sociedade como um todo, mas não podem ser produzidos, demandados ou remunerados em bases individuais. Eles diferenciam dos bens privados quanto à característica especial de que só podem ser ofertados em bases sociais, públicas ou coletivas.

A experiência catarinense de planejamento será evidenciada neste capítulo, bem como os planos de governo desenvolvidos no período de 1960 a 1980, ressaltando a importância do investimento em infra-estrutura de transporte. Ao analisar-se a importância das ferrovias no crescimento econômico do estado, abre-se uma brecha para um pequeno entendimento a respeito da guerra do Contestado, fato marcante de nossa história e que ocorreu na região contemplada por esse estudo.

Finaliza-se o capítulo com a expansão rodoviária em Santa Catarina, com destaque especial para a BR-101, BR-282 e BR-116.

¹ Este capítulo está baseado, principalmente em: MATTOS (1973). e PIDSE (1990).

2.1 - A Experiência Catarinense de Planejamento²

A partir de 1962, a indústria catarinense tem seu padrão de crescimento alterado devido à ampliação e diversificação de sua base produtiva, acompanhando o movimento geral da industrialização brasileira.

A economia passou a ser pensada por órgãos governamentais. Apesar de a primeira experiência em planejamento ter sido o POE (Plano de Obras e Equipamentos, 1956-1960), foi somente com o PLAMEG (Plano de Metas do Governo 1961-1965), que efetivamente o Estado passou a utilizar instrumentos ativos de política econômica para implantar e ampliar a infra-estrutura social básica e para financiar o capital privado local. A mesma proposta do PLAMEG é encontrada no PLAMEG II (1966-1970) e no PCD (Projeto Catarinense de Desenvolvimento 1975-1979).

POE - Plano de Obras e Equipamentos

Considerado o primeiro plano de governo, o POE – Plano de Obras e Equipamentos, de 1955, representou a primeira tentativa de vinculação de recursos a um programa plurianual de investimentos em obras pré-definidas. Cabe salientar que a ausência de planejamento – nos termos aqui entendidos – antes de 1955, não significa que os governos anteriores não tenham apresentado bom desempenho, considerados os tempos em que se houveram.

Quanto aos gastos totais previstos no Plano de Obras e Equipamentos (POE), 45% foram direcionados para estradas de rodagem, para a construção das rodovias São Francisco-Porto União, Itajaí-Curitiba, Florianópolis-Lages e Laguna-Tubarão-São Joaquim, totalizando 832 Km, 35% para energia elétrica, 10% para agricultura e 10% para saúde e educação.

Durante a execução desse plano, destacou-se a criação das Centrais Elétricas de Santa Catarina (CELESC), a pavimentação das rodovias São Francisco – Joinville, Blumenau – Itajaí, a reconstrução da Estrada Dona Francisca entre Joinville e Mafra e o início das obras da Usina Termelétrica de Capivari.

² Seção baseada em Goularti Filho (2002).

Conclui-se que os resultados do POE podem ser considerados bastantes eficientes no que diz respeito aos programas rodoviários e energéticos, já no que se refere à educação, saúde e agricultura, os resultados não foram considerados satisfatórios.

PLAMEG - Plano de Metas do Governo

Segundo Goularti Filho (2002), *“o planejamento, enquanto uma vontade política para alterar a infra-estrutura, começou efetivamente em 1961 com o PLAMEG – Plano de Metas do Governo, no governo de Celso Ramos (1961-1965).”*

O PLAMEG surgiu como resultado de um seminário promovido pela Federação da Indústria de Santa Catarina - Fiesc, nos anos de 1959 e 1960. Segundo Schmitz (1985 *apud* Goulart Filho, 2002, p.207), *“os objetivos do PLAMEG resumiam-se na execução, aperfeiçoamento e autorização de obras e serviços públicos e promoção do desenvolvimento econômico e social do Estado”*.

A partir do PLAMEG a presença dos grandes industriais na esfera política estadual tornou-se mais decisiva e a indústria catarinense passou a ser pensada pelo Estado, sendo este o condutor político do processo de integração e consolidação do capital industrial, fazendo investimentos em infra-estrutura e ofertando linhas de crédito de longo prazo, bem como se tornando responsável pelas áreas de infra-estrutura, onde havia inércia empresarial. Segundo Mattos (1973):

o saldo de realizações do PLAMEG foi consideravelmente positivo, porém mais importantes foram as modificações procedidas na estrutura institucional do Estado, as quais deram a tônica à atuação do Governo nesse período. A primeira delas, foi a criação do Gabinete de Planejamento, dotado de personalidade jurídica e autonomia administrativa e financeira, para a execução do PLAMEG. A segunda importante alteração institucional foi a criação do Banco de Desenvolvimento do Estado, com o qual o Governo incorporou às suas atividades uma nova área de atuação, qual seja a da participação efetiva no processo de expansão industrial e agrícola, notadamente mediante financiamentos de médio e longo prazo, quer operando com recursos próprios, quer mobilizando fundos federais.

PLAMEG II- Plano de Metas do Governo II

Elaborado em 1966-1970, no governo de Ivo Silveira, caracterizou-se por ser uma fiel continuação do primeiro plano. Destinava 62% de sua previsão orçamentária para expansão econômica, ou seja, energia, transporte e indústria, sendo o restante direcionado para saúde, educação e cultura, recursos humanos e melhoria dos meios administrativos.

Nesse plano se deu maior ênfase ao FUNDESC – Fundo de Desenvolvimento de Santa Catarina, composto de recursos oriundos das rendas estaduais e provenientes do aproveitamento dos incentivos fiscais criados pelo Estado, direcionando para a expansão do setor industrial grande parte dos recursos estaduais.

Nos transportes foram pavimentadas as ligações entre São Francisco-Porto União, Caçador-BR-116, Lauro Muller-Urussanga e Joaçaba-Volta Grande. Foram pavimentados mais de 121 Km de rodovias estaduais e implantados mais 785 Km (estavam previstos 264 Km de pavimentação e 1.278 Km de implantação).

PCD - Projeto Catarinense de Desenvolvimento

O Projeto Catarinense de Desenvolvimento foi o documento que o governo de Colombo Machado Salles, iniciado em 1971, propôs a Santa Catarina para servir de guia à sua ação quadrienal.

O PCD essencialmente seguia a mesma linha dos dois planos antecessores, tinha o claro propósito de integração regional, em busca da unidade econômica Catarinense.

Foram pavimentadas as ligações entre Chapecó-São Lourenço, Chapecó-Joaçaba, Canoinhas-Mafra, Videira-BR-116 e feitas melhorias na Chapecó-Itapiranga. Ao todo foram construídos 565 Km de estradas e pavimentadas 159 Km.

Sob responsabilidade do DNER, no início dos anos 70 finalmente foi completado no sul do Estado o último trecho da BR-101 em Santa Catarina, que faltava para fazer a ligação de Porto Alegre a Curitiba.

Um dos setores que teve grandes avanços com o PCD foi a telefonia. Em 1970, dos 199 municípios catarinenses somente 59 eram atendidos pelo sistema de telefonia; no final do PCD já eram 139 municípios.

PG - Plano de Governo

Elaborado para o período de 1975-1979, no governo de Antônio Carlos Konder Reis, o Plano de Governo ia de encontro aos objetivos do II PND. O governo não estruturou um plano com programas e recursos pré-definidos, apenas apresentou um orçamento plurianual para 1976-1978, destinando 24,7% para transporte, 17% para educação, 11,3% para administração e planejamento, 3,8% para saúde, 2% para indústria e 1,7% para agricultura.

Durante o PG foram feitos investimentos no reaparelhamento do porto de Imbituba para receber navios de maior calado, foi iniciada a construção da ICC (Indústria Carboquímica Catarinense) para reaproveitamento do rejeito de carvão e ampliada a capacidade de geração da Termelétrica Jorge Lacerda para 450MW. No setor de transporte, foram pavimentados 608 Km de rodovias estaduais, foi criado o Badesc (Banco de Desenvolvimento do Estado de Santa Catarina) e o Fundesc foi substituído pelo Procape (Programa Especial de Apoio à Capitalização de Empresas).

A Década de 80

A década de 80 começou apresentando taxas negativas de crescimento após um longo período de crescimento econômico e de um projeto de industrialização apoiado e protegido pelo Estado. Houve um engessamento do aparelho estatal principalmente em virtude do aumento da fragilidade fiscal e endividamento externo. Segundo Lopreato (1992) apud Goularti Filho (2002, p.217):

A década de oitenta caracterizou-se pela crise dos Estados e pelo conflito com a esfera federal na disputa em torno da definição dos parâmetros de acesso a novos empréstimos, de rolagem das dívidas, de repartição da receita tributária e de liberdade na adoção de uma política tributária própria, cujos avanços e recuos foram dados pelo encaminhamento da crise econômica e pelos passos da agenda política .

Como consequência os Estados reduziram suas atividades institucionais e econômicas, com sérios prejuízos para a infra-estrutura e as questões sociais.

O governo de Jorge Konder Bornhausen de 1979-1982 tinha propósito político mais liberal, diferente de seus antecessores. Defendia menor participação do Estado na economia. Em seu governo foi elaborado o “Plano de ação” (PA), dividido em três programas: campo psicossocial, campo econômico e organização administrativa e planejamento. Assim como o PG (Plano de Governo) o PA não apresentou programas específicos de previsão de gastos.

No setor de transporte o PA apresentou resultados muito positivos, com 1.024 Km de rodovias pavimentadas, 5,6 Km de pontes e viadutos e 591 Km de terraplanagem complementar. (DER/SC, 1999, *apud* Goulart Filho, 2002).

Esperidião Amim, eleito em 1982, elaborou a “Carta dos Catarinenses”, documento em que estava pautado seu plano de governo. Pretendia dar prioridade aos pequenos, participação comunitária, integração estadual e qualidade de vida, porém defendia a redução da participação do Estado na economia. Não havia previsão de gastos e dividia sua proposta de intervenção em três setores: administrativo, social-econômico e de infraestrutura.

Na área de transportes, durante seus quatro anos de governo foi feito o fechamento das grandes linhas da malha viária do Estado. Rodovias federais como as BRs 163, 158, 477, 280, 285 e 282.

Para o período 1987-1990, no governo de Pedro Ivo Campos e Casildo Maldaner, foi elaborado o plano de governo “Rumo à Nova Sociedade Catarinense”. O plano estava dividido em quatro grandes áreas: político-institucional, social, econômica e infra-estrutura e ambiental.

Segundo o plano, o Estado deveria assumir o seu papel de agente indutor do desenvolvimento, valendo-se dos avançados processos educacionais de massa, dos recursos de divulgação de informação e da informática, como meios de dinamização e de transformação da sociedade. Do ponto de vista político e social até então a proposta era a mais avançada para a sociedade catarinense: planejamento participativo e participação permanente de todos. Já do ponto de vista econômico, mesmo reconhecendo a importância do Estado como indutor, contraditoriamente advogava em favor da austeridade fiscal e do saneamento do Estado.

De forma geral, houve mais investimentos em infra-estrutura nos anos de 1987 e 1988 e uma redução considerável nos anos de 1989 e 1990.

2.2 - A Importância do Investimento em Infra-Estrutura de Transporte

Grande parte da alocação dos recursos, nos planos de governo descritos anteriormente, foi destinada ao setor de transporte.

Do ponto de vista de sua relação com o crescimento econômico, os investimentos em infra-estrutura de transporte são indispensáveis, pois prestam serviços que são absorvidos, praticamente, por todas as unidades produtivas discriminadas no espaço econômico, além de apresentar significativa participação no emprego de mão-de-obra nos mais diversos níveis de qualificação.

Cabe salientar que, segundo Barat, no Brasil esse setor é responsável pela geração de aproximadamente 6% do produto interno bruto.

O transporte rodoviário no Brasil é o mais importante no atendimento à demanda, tanto de mercadorias, quanto no transporte de passageiros.

Pode-se dizer que a expansão dos investimentos rodoviários, deveu-se a intensidade da baixa de custos fixos, se comparando com as demais modalidades de transporte, possibilitando uma economia em desenvolvimento e uma melhor utilização alternativa de recursos escassos. E ainda, a circunstância dos seus custos variáveis de prestação de serviços terem crescido num ritmo menor do que os das ferrovias e da navegação costeira.

Segundo Resende (1973,p.7):

O planejamento rodoviário no Brasil requer soluções próprias e singulares, a vista da extensão territorial do país, de sua distribuição demográfica, com maior parte da população concentrada numa faixa de 500 quilômetros ao longo do litoral, e, particularmente em virtude das diferenças regionais de níveis de renda e desenvolvimento econômico.

Sendo assim, os investimentos em projetos rodoviários devem ajustar-se às características das regiões contempladas, considerando-se seu estágio de desenvolvimento e a rentabilidade dos investimentos, medida em termos de contribuição à economia.

Conforme Longhi (2003, p.23), visto que a política de transporte tem permanecido voltada para a infra-estrutura viária, as rodovias continuaram a apresentar-se como

instrumento de promoção mais imediata dos objetivos de igualdade e integração, reservando, desta forma, uma posição secundária para as outras modalidades de transporte.

Os investimentos em infra-estrutura rodoviária passam a ter uma grande importância na formação de capital no setor de transporte como um todo, dando ênfase a ligações-tronco para atendimento do tráfego de longa e média distância.

Vários fatores interagiram com efeito no sentido de condicionar o crescimento extensivo da infra-estrutura rodoviária, entre os quais Barat (1978,p.159) destaca:

a) a rápida expansão e consolidação de um mercado de âmbito nacional; b) o crescimento na demanda por matérias-primas e alimentos, resultante dos processos de industrialização e urbanização, que pressionou continuamente a expansão da fronteira agrícola; c) o incremento da frota de veículos, principalmente após a implantação da indústria automobilística no país; d) a política de subsídios aos usuários e a preservação de mecanismos de vinculação e transferência de recursos tributários, destinados a expansão da rede rodoviária.

2.3 – As primeiras ferrovias e sua importância no desenvolvimento do Estado³

Segundo Sílvio Coelho dos Santos, as primeiras décadas do séc XX marcaram profundamente o futuro imediato de Santa Catarina.

O projeto de modernidade que avassalava o mundo estava chegando através de uma estrada de ferro, a Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande do Sul, objetivando garantir o rápido deslocamento de tropas em caso de um conflito e, paralelamente, assegurar o domínio do imenso território no interior da região sul.

O trem a vapor simbolizava o moderno. As ferrovias haviam possibilitado novas formas de articulação de bem e de capital, em nível mundial. A nova dimensão da velocidade permitia a incorporação de enormes áreas de terras ao processo produtivo, promovendo a reorientação da produção econômica.

A expansão da malha ferroviária para os mais distantes pontos da superfície terrestre era uma realidade que interessava a diferentes governos e grupos econômicos.

O trem, símbolo da modernidade, também deve ser visto como instrumento de conflito e dominação, que teve como expressão maior a guerra sertaneja do Contestado, porém independentemente dos problemas sociais provocados pela implantação da ferrovia, que foram trágicas para o Planalto e Vale do Rio do Peixe, este símbolo de modernidade incentivou grandes mudanças em Santa Catarina. Dezenas de colônias foram localizadas na sua área de influência, caracterizando uma nova frente agrícola e ocorrência de mudança sócio-cultural e realinhamento do espaço.

³ Seção baseada em Santos (2000).

É necessário esclarecer que a primeira estrada de ferro foi implantada em Santa Catarina, ainda no séc. XIX, trata-se da Estrada de Ferro Tereza Cristina, que foi construída no sul do Estado ligando o porto de Imbituba às minas de carvão.

No Vale do Itajaí, iniciou-se em 1906 a construção da ligação ferroviária entre Blumenau e Ibirama, inaugurada em 1910.

Essa estrada deveria atingir Porto União, passando por Rio do Sul. O governo estadual também pretendeu estabelecer as ligações Florianópolis – Lages e Florianópolis – Itajaí e assim o projeto de integração do estado via ferroviária estava sendo implantado.

A guerra do Contestado

Toda área compreendida entre os rios Iguaçu e Uruguai, até a fronteira com a Argentina foi considerada como passível de apropriação privada. A definição dos limites entre Paraná e Santa Catarina não era definida e a idéia era que a região era um vazio demográfico e prevalecia a cobiça daqueles que eram privilegiados em receber títulos de propriedade. Na falta de recursos para construir a estrada de ferro, o governo republicano concedeu a *Brazil Railway Company*, empresa sediada em Portland (EUA) uma faixa de terras de 15 Km de cada lado do eixo da ferrovia como pagamento pelo investimento. Esta empresa também já controlava vários trechos ferroviários no Brasil e detinha outras concessões na América do Sul, investindo também na extração de madeira, indústria de papel, frigorífico e negócios de colonização, formando um conglomerado, administrado pelo mega investidor Percival Forquhar.

A estrada de ferro atingiu União da Vitória (PR) em 1906 e Marcelino Ramos (RS) em 1910. A empresa construiu um ramal ferroviário especial para exportar a madeira pelos portos de Paranaguá e São Francisco do Sul.

A empresa em poucos anos tomou posse de milhares de hectares de terra, devastou flora e aniquilou de maneira desleal os pequenos proprietários de engenhos de serra, negando-lhes o transporte de sua produção nas ferrovias que dominava.

Ao mesmo tempo em que dizimava a cobertura florestal da região a *Brazil Railway* investia sobre os posseiros que ocupavam sua área de concessão. Em 1911, começou a colocar para fora de seus domínios todas as pessoas que não possuíam títulos de

propriedade, o que contrariava a lei de terras de 1850, que reconhecia o direito de posse. Ao término da construção do trecho que cortava o território de Santa Catarina foram desmobilizados cerca de 8.000 operários e muitos deles não conseguiram voltar para seus locais de origem juntando-se a massa de espoliados, ampliando as condições para instauração do conflito.

Assim, junto a pretensão de Forquhar e seus aliados de romper as estruturas sociais e econômicas locais, objetivando o resguardo de seus interesses, fazendo emergir a resistência armada e a fúria suicida entre as populações prejudicadas.

Essa região era percorrida, também por monges e andarilhos, sendo o mais conhecido João Maria d'Agostinho, um italiano que chegou ao Brasil em 1844 e ficou conhecido como São João Maria, fazedor de milagres. Quando ele morreu o imaginário popular criou a expectativa do reaparecimento do santo e o século que estava para terminar aguçava a especulação sobre o fim do mundo, o que delineava os contornos de um novo movimento messiânico. Um dia apareceu no sertão Anastás Marcaf, que se intitulava João Maria de Jesus, pregando e curando como seu antecessor e que morreu, provavelmente, em 1906. O clima de tensão na região estava se acentuando devido aos abusos advindos da construção da estrada de ferro. A população não quis acreditar na morte do novo líder, abrindo condições para o aparecimento de um terceiro monge que se chamava Miguel Lucena, intitulava-se José Maria d'Agostini e era desertor da polícia do Paraná. Logo passou a ser seguido por uma multidão. Quando se fixaram em Curitiba o governo Catarinense sugeriu seu deslocamento para outro lado do Rio do Peixe.

Acatada pacificamente tal sugestão o “santo homem” e seus seguidores despertaram a ira do Paraná, cujo governo interpretou o fato como invasão de catarinenses a território que pretendia ser seu. Deu-se, então o combate de Irani e a guerra do Contestado estava começando. Corria o ano de 1912. Praticava-se a guerra de guerrilhas que chegou ao fim depois de muitos sacrifícios.

Pela primeira vez o Brasil utilizara-se o avião como veículo bélico.

A guerra terminou em 1915. No auge do conflito, o movimento guerrilheiro promoveu ataques às madeiras e aos trens de Farquhar. A república parecia aos olhos dos insurretos como promotora da invasão estrangeira que desalojava posseiros e desempregava

operários. A questão dos limites da área contestada entre Santa Catarina e Paraná só foi definida em outubro de 1916 com um acordo entre os dois governos.

2.4 – A Expansão Rodoviária em Santa Catarina⁴

Em Santa Catarina, o período da ampliação e diversificação do capital industrial inicia-se somente na segunda metade dos anos 40, devido à baixa capacidade de acumulação, a desintegração econômica e a falta de aporte financeiro. Até esta época, Santa Catarina caracterizava-se apenas por indústrias madeireiras, ervateiras, carbonífera, de alimentos e têxtil, que eram setores tradicionais, que possuíam pouca capacidade de divulgação tecnológica, sendo que os três primeiros estão ligados a disponibilidade de recursos naturais.

A deflagração da Segunda Guerra Mundial, possibilitou a entrada definitiva das riquezas catarinenses no mercado nacional. Sua posição periférica sofreu alterações nos setores primários e terciários.

A partir da década de 40, a indústria catarinense começa a diversificar sua base produtiva com o surgimento de setores mais dinâmicos.

Esse processo de diversificação obriga o Estado a intervir na economia para facilitar o processo de acumulação.

O padrão de crescimento altera-se a partir de 1962, com o novo sistema de crédito, com os investimentos em energia, transporte e com a consolidação do setor eletro-metal-mecânico, liderado pelas médias e grandes indústrias. Mesmo nos setores tradicionais, várias firmas se consolidaram, incorporaram outras marcas, tornando-se líderes nacionais.

Segundo Goularti Filho (2002, p.22):

A criação do BDE e do BRDE, ocorrida em 1962, inaugurou uma nova fase no sistema de crédito no Estado. O eixo central do sistema financeiro deslocou-se do crédito ao consumo para o crédito ao investimento, de longo prazo. Após o reordenamento do BDE, no final dos anos 60, foram criados outros mecanismos de fomento, como o Fundesc, o Procape e o Prodec, além da criação do Badesc, todos com o propósito claro de fomentar e incentivar a indústria e a agroindústria catarinense.

⁴ Seção baseada em Goularti Filho (2002).

A partir da década de 50, com Juscelino Kubitschek (de 1955 a 1961) são intensificadas as implantações de rodovias e da indústria automobilística nacional. Em Santa Catarina as rodovias federais (BR-116 e BR-101) cortam o Estado no sentido longitudinal. Ficando este integrado de forma concreta ao resto do país. (ITEP/SC vol.1, p.19) apud Vasques 2002.

Conforme Goularti Filho (2002,p.206):

No final dos anos 50, a economia catarinense apresentava avanços significativos, mas ao mesmo tempo, ela estava impossibilitada de dar saltos qualitativos devido à deficiência de sua infra-estrutura, pois a integração rodoviária no Estado era precária, os portos estavam mal aparelhados, o estrangulamento energético era constante, a rede de telefonia era fragmentada e não havia linhas de crédito de longo prazo. A necessidade de investimento em infra-estrutura era urgente.

O desenvolvimento do transporte rodoviário, no estado de Santa Catarina, está intimamente ligado à atuação dos governos de Celso Ramos e Ivo Silveira, no período compreendido entre 1960 e 1970.

No governo de Celso Ramos, no período de 1961-1965 foram implantadas as rodovias Porto União-São Francisco do Sul, trecho que tinha uma importância muito grande para Santa Catarina, pois permitia o escoamento da produção agrícola. Também pavimentados 20km dos 145Km que faltavam na SC 26/63 de Itajaí a Curitiba, permitindo a integração do oeste com o litoral catarinense.

No governo de Ivo Silveira foram pavimentadas as ligações entre São Francisco-Porto União, Caçador-BR-116, Lauro Muller-Urussanga e Joaçaba-Volta Grande. Foram pavimentados mais de 121 Km de rodovias estaduais e implantados mais 785 Km.

Com o objetivo da busca concreta pela unidade econômica catarinense, sob responsabilidade do DNER, no início dos anos 70 deu-se a completa integração do Estado com a pavimentação do último trecho da BR-101 em Santa Catarina, que faltava para fazer a ligação de Porto Alegre a Curitiba. A figura 1, abaixo, ilustra o mapa rodoviário Catarinense, contemplando a BR-101, BR-116, BR-282 e as demais presentes no estado.

A partir de 1975, aumentaram em média 180 Km de rodovias estaduais pavimentadas por ano, concentrando-se nas ligações municipais de curta distância, chegando a 1995 com 3.148 Km de pavimentação. Em 1975, somente 5,5% das rodovias estaduais eram

asfaltadas. Num prazo de 10 anos esse índice subiu para 47,6% e em 1994 já era 58,8%.
(Anexo 1)

FIGURA 1 – MAPA RODOVIÁRIO CATARINENSE



Fonte: <http://www.weblages.com.br/html>

2.5 - A construção e a importância da BR-101 no Desenvolvimento dos municípios

A história da construção da BR-101 inicia-se em 1937, com o Plano do Departamento Nacional de Estradas e Rodagem (DNER), que previa rodovias longitudinais, uma pelo interior e outra pelo litoral. O projeto de uma rodovia litorânea deu origem a BR-101.

Sua construção exigiu grandes investimentos e levou dezoito anos para ser efetivamente concluída.

Foi projetada para integrar uma malha rodoviária de 4.085 Km, ligando a cidade de Natal, no Rio Grande do Norte, a Osório, no Rio Grande do Sul.

Em fevereiro de 1967, ocorreram algumas alterações em seu traçado, aumentando sua extensão total para 4.114 km.

Ao final dos anos 50 iniciou-se a construção de segmentos da então BR-59, atual BR-101, o que permitiu a integração das regiões norte e sul à capital catarinense.

Diversos segmentos da rodovia tiveram sua implantação iniciada na década de 60, consolidando o projeto como a principal via terrestre de interligação regional.

No dia 10 de maio de 1971, foram finalmente concluídas as obras da BR-101 ao longo de toda a faixa litorânea do Estado. Conforme Vasques (2002);

Ao propiciar fisicamente a ligação e comunicação permanente entre os municípios e a capital, em condições geométricas extremamente vantajosas, encurtou distâncias e favoreceu a integração da Região Sul.

As regiões atingidas pelo traçado da rodovia viram alterar sensivelmente suas características sócio-econômicas. Ao longo da rodovia instalaram-se novos pontos comerciais, industriais e de serviços, gerando riqueza e desenvolvimento econômico.

De acordo com (Pitta e Lee, 1997,p.7 *apud* Vasques, 2002), se consideradas as enormes riquezas circulantes através da rodovia, principalmente aquelas geradas em áreas mais próximas de sua zona de influência, associando-se também os deslocamentos de usuários e passageiros, a busca de negócios de toda sorte, geradores de desenvolvimento econômicos, pode-se dizer, sem exagero, que a BR-101/SC reveste-se de fundamental importância para o Estado, o país e os países integrantes do Mercosul.

Os impactos causados, no que diz respeito a desenvolvimento e crescimento econômico, nas regiões por onde passa o traçado da BR-101, podem ser mais bem compreendidos se analisarmos outros estudos desenvolvidos anteriormente e que seguem a mesma seqüência de pesquisa:

Costa (2003) destacou que a década de 70 foi uma época rica no surgimento de novas empresas no Vale do Itajaí. Com o crescente desenvolvimento das indústrias e com os investimentos realizados nos meios de comunicação, as indústrias passaram a investir mais na diversificação dos seus empreendimentos. A indústria “Cremer” de gases medicinais, localizada em Blumenau, diversificou-se criando indústria de adesivos

(esparadrapos) e plásticos (embalagem e componentes para o setor industrial). A “Artex” instalou na década de 70, uma unidade em São José dos Pinhais, no Paraná.

Meurer (2004) concluiu a respeito dos municípios de Palhoça e São José que a construção da rodovia foi de significativa relevância para seu desenvolvimento, porém não deixa de considerar todo o contexto de expansão no crescimento econômico que experimentaram o Brasil e conseqüentemente Santa Catarina, conduzido pelo processo de industrialização nos anos de 1968 e 1973.

Vasques (2002), concluiu que o município de Joinville sofreu, a partir de 1960 um avançado processo de conurbação urbana, com a inauguração da BR-101 este evento acelerou-se, com forte desenvolvimento da indústria metalúrgica e mecânica, que absorveu grande parte da mão-de-obra da zona rural do município.

Sandin (2004), ao analisar o desenvolvimento econômico do município de Videira em comparação ao litoral catarinense concluiu que apesar deste município não fazer parte do traçado da rodovia, o mesmo acompanhou o crescimento dos demais municípios estudados, em função da facilidade do escoamento de seus produtos ao porto de Itajaí, verificando a importância da BR-101, também no processo de desenvolvimento dos municípios do oeste catarinense.

No decorrer deste estudo trataremos da análise de uma região afastada do traçado da BR-101. O Planalto Serrano, mais especificamente o município de Lages, que tem como vias de acesso as BRs-282 e BR-116.

2.6 - A BR-116 e Sua Importância no Desenvolvimento dos Municípios.

O seu traçado inicial contemplava apenas o trecho Rio-São Paulo. A antiga BR-2, como era conhecida, passou a chamar-se Presidente Dutra. A partir das décadas de 40 e 50, a construção de rodovias ganhou impulso. Com a criação do Fundo Rodoviário Nacional, em 1946, que estabeleceu o imposto sobre combustíveis líquidos, usado para financiar a construção de estradas e a criação da Petrobrás, em 1954, produzindo asfalto em quantidade, como também, a implantação da indústria automobilística, houve a retificação de seu traçado, tornando-se uma das maiores rodovias longitudinais do Brasil.

Entre as rodovias longitudinais, o grande eixo, é a BR-116, embora grande fluxo se realiza, pelo menos com origem ou destino a Santa Catarina, pela litorânea BR-101.

A BR-116, antes de ser a principal rodovia que corta Santa Catarina, é a principal articuladora entre o Brasil Meridional e as áreas do sudeste.

Buscando as áreas mais dinâmicas do Rio Grande do Sul, dentro dos princípios da maior facilidade de implantação, percorre uma região catarinense de baixa densidade demográfica.

Conforme Sandin (2003):

A integração do oeste catarinense e do Vale do Rio do Peixe ocorreu somente em 1975, com o asfaltamento do trecho da BR-116 e da BR-282, que se completou com a BR-470, facilitando o escoamento da produção. Ressalta, também que primeiramente ocorreu a integração catarinense com o Brasil via serra pela BR-116, e pelo litoral via BR-101.

Quando da não existência da BR-101 em sua plenitude, seu papel, evidentemente que em menor escala de valores, em face da época e do desenvolvimento, era desempenhado pela rodovia BR-116. Com a entrada em operação da BR-101 (e da BR-376 desde a divisa com o Paraná até Curitiba), o papel passou a ser compartilhado pela nova rodovia, com melhor traçado, resultaram para a BR-101/SC melhores características geométricas que lhe conferiram, no conjunto, menor comprimento virtual que o traçado mais antigo da BR-116, propiciando menores custos operacionais para o transporte rodoviário de longa distância.

2.7 - A BR-282 - Histórico e Importância para Santa Catarina⁵

O traçado da BR-282 foi previsto inicialmente para interligar os extremos de São Miguel D'Oeste – Florianópolis, passando por Xaxim, Xanxerê, Joaçaba, Lages e Bom Retiro.

Antes da conclusão do trecho Florianópolis – Lages da BR-282, essa interligação era desempenhada parcialmente pela BR-116.

É uma rodovia de integração, cortando o estado no sentido leste-oeste, promovendo a ligação da malha rodoviária estadual e a conexão com todas as BRs que cortam Santa Catarina.

⁵ Seção baseada em www.br.282.com.br

Foi em 14 de agosto de 1956 que teve início a primeira etapa do projeto de construção da rodovia.

Em 1957 o governo de Jorge Lacerda contrata o projeto de engenharia para a ligação rodoviária Lages – Florianópolis. Os trabalhos foram interrompidos quando ele faleceu. O trecho compreendia 10 Km que separam Lages do distrito de Índios. Pelos cálculos da época, a chamada segunda BR deveria estar pronta em 1965.

Quase 20 anos depois, apenas este trecho ficou pronto, entregue ao tráfego em 1982. O advento do asfalto, contudo iniciado no governo Juscelino Kubstchek de 1956 a 1961 favoreceu Lages. Ali começou a abrir-se a BR 2, hoje denominada BR-116, que liga Porto Alegre a Curitiba.

Desafios de toda ordem cercaram a construção da ligação Lages – Florianópolis, afinal tratava-se de fazer mais de 200 Km de rodovia, vencendo duas serras (Serra do Mar e Serra Geral) e áreas de grande instabilidade.

O primeiro pedido para abertura de uma estrada ligando a serra ao litoral, que hoje chama-se BR-282 foi feito pelo fundador do município de Lages, Antônio Corrêa Pinto de Macedo em 1767, um ano após chegar a região.

De acordo com o historiador COSTA (1960):

As razões apresentadas por Corrêa Pinto eram de ordem militar. Paralelo a essas justificativas o fundador de Lages teria lembrado, também a questão econômica, por causa do desenvolvimento da pecuária, do comércio de couro e da lã.

Somente em 1787 é estabelecida a ligação pioneira de Desterro a Vila de Lages, através de uma picada que acompanhava o rio Imaruí e chegando ao planalto, por falta de conservação o mato tomou conta.

Entre 1894 e 1898 o governador Hercílio Luz reabriu a estrada primitiva retificando alguns trechos, mesmo assim, ela tinha a finalidade de servir de caminho para animais e cargueiros e, com alguma audácia, para carretas.

Em 1958 é prolongado o traçado da estrada de rodagem da BR, ligando o planalto serrano ao oeste catarinense.

- 1970 – deflagrado execução de terraplanagem e implantação de asfaltamento do trecho Lages – São José do Cerrito, que logo depois, sofre paralização por insuficiência de recursos;

- 1976 – formulados os projetos de engenharia pelo DNER que incluem a ligação de Lages a Florianópolis no traçado da BR-282, que irá atravessar o estado do extremo oeste ao litoral;
- 1993 – concluída no governo Vilson Kleinubing a pavimentação do trecho Índios – Rio Canoas, contemplando assim a primeira etapa da pavimentação entre Lages e Florianópolis;
- 1995 – o trecho Lages – São José do Cerrito é repassado ao governo de Santa Catarina para manutenção e ligação asfáltica;
- 1996 – o governo Paulo Afonso Vieira inicia a pavimentação entre Lages e São José do Cerrito e executa em 18 meses 12 Km da obra;
- 2000 – retomadas as obras pelo governo Esperidião Amim e executado 3,5 Km em 18 meses;
- 2000 – licitada e iniciada terraplanagem do trecho 53,4 Km entre São José do Cerrito a Vargem que sofre paralisação em novembro de 2001 até a presente data, por falta de repasse de recursos;
- 2001 – licitada e dada ordem de serviço de terraplanagem do trecho de 17Km entre Vargem a Campos Novos. Obras em andamento.

A figura 2, a seguir, ilustra o traçado da BR-282, cortando o estado de Santa Catarina:

FIGURA 2 – TRAÇADO DA BR-282 LIGANDO FLORIANÓPOLIS-LAGES



Fonte: <http://www.br282.com.br/historico..html>

3 O MUNICÍPIO DE LAGES SUA HISTÓRIA E SUA ECONOMIA

A história do município de Lages é rica de detalhes e muito interessante. Desde os primórdios de sua existência até os dias de hoje, sua história pode ser visitada em uma obra de quatro volumes escrita por Licurgo Costa, intitulada: O Continente de Lagens – Sua História e Influência no Sertão da Terra Firme, obra pesquisada durante a realização deste trabalho de monografia.

O que veremos neste capítulo, no que diz respeito à história do município foi escrito, principalmente com base nessa obra.

Os demais dados presentes neste capítulo, que se referem ao diagnóstico sócio-econômico da região estão baseados, principalmente, nos censos do IBGE e no trabalho realizado pela Secretaria de Estado de Coordenação Geral e Planejamento – SEPLAN/SC, no ano de 1990, intitulado PIDSE – Programa Integrado de Desenvolvimento Sócio-Econômico.

3.1 -Aspectos Históricos, Físicos e Geográficos

Os documentos primitivos mencionam a paragem chamada “Lajens”, um pouso de tropeiros que viajavam para São Paulo ou Sorocaba (fundada em 1661), levando mulas, cavalos e bovinos. A primeira menção até agora conhecida em documentos escritos, a denominação “Campos de Lagens” ou a “Paragem de Lagens”, ou simplesmente “As Lagens” é de 1741.

Em 1766 o governador da capitania de São Paulo – antiga proprietária da região – incumbiu o bandeirante Correia Pinto de fundar um povoado. A localidade devia servir como defesa contra a invasão dos castelhanos que cobiçavam as terras, ao mesmo tempo em que oferecia proteção aos tropeiros e viajantes que cruzavam o Planalto Serrano transportando gado do Rio Grande do Sul para São Paulo. A fundação do povoado de Nossa Senhora dos Prazeres dos Campos das Lajes foi oficializada em 22 de novembro de 1766. Em maio de 1771, a povoação foi elevada à categoria de vila, permanecendo assim até 1820, quando foi desanexada de São Paulo e passou a fazer parte de Santa Catarina. A 25 de maio de 1860 a vila é elevada a categoria de cidade, sendo o quarto município a ser

criado em Santa Catarina, tendo por ordem: São Francisco, Florianópolis, Laguna e Lages. Foi chamada de Lajes pela abundância de pedra laje (arenito). Em 1960 o então prefeito Vidal Ramos Jr. estabeleceu o topônimo de Lages com “G”.

Economicamente Lages ficou conhecida inicialmente pelas suas tradições na pecuária. A região de Lages era conhecida como a continuação dos famosos campos das vacarias, onde existia enorme quantidade de gado Vacum Selvagem.

Seu primeiro ciclo econômico, no princípio do século, foi do couro, de carne e da erva-mate. Hoje ainda o município tem o maior rebanho bovino do Estado, com cerca de 200.000 cabeças.

Seu segundo ciclo econômico foi o da madeira, cujo auge ocorreu entre 1950 e 1960, porém ainda hoje se desenvolvem na região o beneficiamento e industrialização da madeira como sua maior atividade, além da pecuária.

O município de Lages possui uma área de 5.321 Km², com uma população de aproximadamente 160 mil habitantes.

Antes do primeiro desmembramento, ocorrido em 1854, a área inicial do município era de 72.000 Km². Os municípios desmembrados de Lages foram: Campos Novos em 16 de junho de 1854, Curitiba em 18 de abril de 1875, Bom Retiro em 04 de janeiro de 1922, Campo Belo do Sul em 17 de julho de 1961, Anita Garibaldi em 17 de julho de 1961, São José do Cerrito em 07 de dezembro de 1961, Otacílio Costa em 10 de maio de 1982, Correia Pinto em 10 de maio de 1982, Bocaina do Sul em 16 de julho de 1994, Paineiras em 16 de julho de 1994 e Capão Alto em 16 de julho de 1994.

Situa-se no planalto Serrano, com uma altitude de 904 m acima do nível do mar, a 223 Km de Florianópolis. É considerada como ponto central de Santa Catarina entre o Leste e Oeste do Estado. De fácil acesso, pois é um entroncamento rodoviário, onde se cruzam a BR-116 (sentido norte-sul) e a BR-282 (leste-oeste). (Figura 1)

O relevo é constituído de um planalto de superfícies planas, onduladas e montanhosas. Quanto à hidrografia, o município é banhado pelos rios Pelotas, Canoas, Lava Tudo, da Divisa, Vacas Gordas, Pelotinhas, dos Macacos, do Pessegueiro, das Caveiras, Piurras, Dois Irmãos e Limitão.

No final da década de 1980, o município tinha como limites territoriais:⁶

- ao norte, os municípios de Correia Pinto, Otacílio Costa e São José do Cerrito;
- ao sul, São Joaquim e o Estado do Rio Grande do Sul;
- a leste, Bom Retiro, Urubici e Urupema; e
- a oeste, Campo Belo do Sul e o Estado do Rio Grande do Sul.

Os municípios de Painel, Palmeira, Bocaina do Sul e Capão Alto, que se desmembraram posteriormente do município de Lages, passaram a fazer parte de seu limite territorial.

3.2 – Os tropeiros e a abertura das primeiras estradas⁷

Durante o seu primeiro século e meio de vida, Lages dependeu decisivamente, para o seu desenvolvimento econômico e social, de três tipos de tropeiros.

Da fundação em 1766, até quando terminaram as feiras de Sorocaba, por volta de 1850, foi o período de predomínio econômico do vendedor de mulas e cavalos, que formava sua tropa nos campos do Rio Grande de São Pedro, Uruguai, mesmo do outro lado do rio da Prata e com ela viajava durante meses e meses, com longas paradas para invernar e outras para domar a “animalada xucra”, que era a totalidade, até atingir a famosa vila paulistana, centro redistribuidor de tropas.

Paralelamente, quando não conjuntamente com aquele tipo de condutor de tropas e vendedor de animais “burrais e cavalares” havia um outro tropeiro aparentemente de menor significação econômica, porém, cuja importância aumentava a proporção que Lages crescia, o tropeiro transportador de mantimentos e sal – o comboieiro – considerado pelos historiadores como consolidador da obra do bandeirante.

Os tropeiros avançavam palmo a palmo para o interior com seus cargueiros e mantimentos, fazendas, sal e utensílios.

⁶ Informação extraída de PIDSE (1990).

⁷ Seção baseada em Santos (2000).

No caso de Lages, o transporte em cargueiros foi sendo substituído pela carreta de quatro rodas, puxada por 2 ou 3 pares de animais, a partir da abertura da “estrada de rodagem” que a ligou a Florianópolis.

Nos anos 30, porém, o carreteiro e o restante dos tropeiros começaram a sofrer a concorrência do caminhão. E com ele e uma certa melhora na ligação Lages – Florianópolis, terminou o período áureo das tropas de cargueiros abastecedora da população serrana.

O terceiro tipo de tropeiro que começou sua existência com o séc. XIX era o condutor de bois de corte, o boiadeiro que levava a boiada de Lages para o norte, depois, também para o Rio Grande e com a abertura das moderníssimas estradas para Blumenau e Florianópolis, passaram a ser os abastecedores do mercado litorâneo.

Este tipo de tropeiro a cavalo foi pouco a pouco sendo substituído pelo tropeiro motorizado, que surgiu por volta de 1950, a princípio com seus caminhões de pequena lotação, depois da construção da BR-116 e da 470, que a liga a BR-101, os grandes caminhões tomaram conta de todo o transporte de gado gordo para o litoral.

Embora caro, tal tipo de transporte compensava evitando quebra de peso do boi. Nos 15 dias de viagem “a pé” dos campos lageanos até o litoral, um boi sofria uma quebra de peso de cerca de 20%, ou seja, a quinta parte de seu valor. De caminhão, gastando de 8 a 10 horas de viagem, não sofria praticamente nenhuma perda de peso, o que neutralizava a diferença no preço do transporte.

FIGURA 3 – LOCALIZAÇÃO DO MUNICÍPIO DE LAGES EM RELAÇÃO À FLORIANÓPOLIS



Fonte: <http://www.serracatrinense.com/lages/comocheGAR.html>

3.3 – Os Colonizadores e a tradição gauchesca

A respeito dos colonizadores italianos na região dos campos de Lages, a tradição gauchesca e os hábitos de seu povo transcreve-se abaixo trecho da obra do escritor Idalécio Arruda (1960, p.10-11), onde ele fala sobre sua terra e sua gente:

Antigamente, em Lages, com ressonância nos municípios pastoris da serra, Campos Novos, São Joaquim e Curitibanos, todo homem de fazenda era *gaúcho*. O termo não se empregava, no lado de cá do Pelotas, como gentílico, mas como designativo de homem bem montado, de homem trajado segundo as exigências do figurino gaúcho. O pinga bem *apereado*, o *ginente* com a indispensável indumentária: botas, bombachas, chilenas, chapéu *de barbicacho*, pala vistoso, lenço de nó bonito no pescoço. Estribando na ponta do pé, os loros, com bomba de prata, no último furo. “Peitoral de couro de anta”, completando os aperos do mesmo couro, com argolas também de prata. *Badana* bordada. Laço de pardo, com onze braças medidas, rodilha grande cobrindo a anca. E o cacho do pinga quebrado a Cantagalo.

No Rio Grande quem não fosse gaúcho era baiano. Em Lages o sujeito ou era gaúcho ou era *grameiro*, designação dada ao homem da cidade.

O habitante do litoral que se mudasse para Lages não escapava ao apelido barriga-verde, empregado em sentido mais ou menos pejorativo.

O que, chegado de fora se mete na política lageana não escapa à alcunha de pardal.

E os descendentes de italianos, que, tanto contribuíram para o enriquecimento da princesa da serra, são indistintamente denominados – Bepe.

Os *Bepes*, na sua maioria, são comerciantes ou donos da indústria madeireira do município. A eles Lages deve, em grande parcela, o impulso que tomou nos últimos anos. Não foi, porém, só no setor industrial ou comercial que os filhos de italianos fizeram sentir a sua contribuição. O *Bepe*, quando vê futuro no lugar, e quando gosta dele, como que se enraíza. E trata de construir sua casa. Grande é o número de novos prédios, em Lages, pertencentes a famílias de descendentes de italianos.

Assim, os tempos e as circunstâncias vão, aos poucos, modificando o seu panorama social.

A velha tradição gauchesca tende a desaparecer. Com a transformação de algumas em *cabanhas*, com o desenvolvimento da agricultura, em que a exploração da pequena propriedade e a introdução da máquina proporciona rendimentos maiores, com riscos menores e com menor emprego de capital.

O progresso vai avançando, a tradição vai morrendo.

Como em toda parte, porque o fenômeno é generalizado.

3.4 – Estrutura Rural e Urbana⁸

Segundo dados do IBGE, o município de Lages contava em 1955 com 184.352 habitantes. De 1950 para 1960 houve um incremento significativo em sua população total, que passou para 262.780 habitantes com predomínio na área rural, já em 1970 houve uma queda brusca no número total de habitantes que passou para 128.728. Esse fato será analisado mais adiante, em função da ascensão e queda da indústria da madeira no município.

⁸ Três municípios foram desmembrados de Lages entre 1960 e 1980, porém visando não distorcer a análise dos dados censitários, considerou-se a mesma composição observada em 1960, ou seja, para o município de Lages a partir de 1970 considerou-se: Lages, Campo Belo do Sul, Anita Garibaldi e São José do Cerrito. Os dados originais individualizados estão disponíveis no Anexo 3.

Tabela 1: Distribuição da População Municipal de 1960, 1970 e 1980

ANO	1960	%	1970	%	1980	%
POPULAÇÃO						
URBANA	69.827	26,57	89.494	70,00	123.616	80,00
RURAL	192.953	73,43	39.234	30,00	31.677	20,00
TOTAL	262.780	100	128.728	100,00	155.293	100,00

Fonte: Fundação IBGE, Censo Demográfico de SC – 1960, 1970 e 1980.

Apesar da redução no número total de habitantes do município na década de 70, o número total de habitantes retoma seu crescimento a partir de 1980, embora com redução da população rural em relação à urbana.

3.4.1 - Setor Primário

O setor agrícola de Lages, apesar da introdução de novas técnicas, tais como calagem do solo, uso de fertilizantes, de sementes certificadas, apresenta, em determinadas áreas e culturas, rendimento inferior à média estadual.

O desenvolvimento das atividades produtivas é lento, mesmo nas atividades de maior importância econômica do município. As instituições que atuam no setor agrícola desenvolvem seus trabalhos de forma isolada e dispersa.

Lages possui uma população rural constituída por 16% do total de habitantes, com a economia alicerçada na agropecuária, onde destaca-se a bovinocultura de corte e de leite.

Quanto à estrutura fundiária, em Lages predominam as propriedades com área até 50 hectares.

Assim, em 1985, dos 3.222 estabelecimentos rurais 52% eram caracterizados como minifúndios e ocupavam 6% do total das terras.

A atual distribuição das terras representa um obstáculo ao melhor aproveitamento dos recursos disponíveis.

A maioria dos latifundiários utiliza suas propriedades para criações extensivas de gado e extrativismo vegetal. Ainda resiste à adoção de novas técnicas de manejo do rebanho, conservação do solo, melhoramento de pastagens naturais e controle do rebanho.

Tabela 2: Utilização das Terras
1970, 1980 e 1989

UTILIZAÇÃO DAS TERRAS	1970		1980		1989	
	ÁREA (Há.)	%	ÁREA (Há.)	%	ÁREA (Há.)	%
Lavouras Temporárias	11.950	1,90	14.523	2,40	16.000	3,20
Lavouras Permanentes	164	0,03	703	0,10	900	0,20
Pastagens Naturais	420.621	67,17	373.225	62,10	346.000	70,00
Pastagens Plantadas	6.540	1,00	20.886	3,50	13.000	2,60
Matas e Florestas	123.736	19,80	105.909	17,60	70.000	14,20
Reflorestamento	29.547	4,70	52.622	8,80	17.000	3,40
Prod. não utilizadas	13.215	2,10	6.208	1,00	6.200	1,30
Improdutivas	20.405	3,30	27.193	4,50	25.000	5,10
TOTAL	626.178	100,00	601.269	100,00	494.100	100,00

Fonte: Fundação IBGE, Censo Agropecuário de SC – 1970 e 1980. ACARESC – Escritório Local – 1989 *apud* PIDSE

A utilização das terras agricultáveis, no período 1970/1989, ocorreu com o crescimento das áreas de terra destinadas às lavouras temporárias e pastagens plantadas.

A produção agropecuária pode ser mais expressiva considerando-se a existência de 6.200 hectares de terras inproveitadas e 346.000 hectares de pastos nativos.

Embora a produção agrícola de Lages tenha aumentado nos últimos anos, esta apresenta poucos produtos que se destacam, quando comparada a dos outros municípios da microrregião.

A maçã, o alho, milho, feijão, soja e o trigo, seus principais produtos, apresentam boas possibilidades de industrialização.

Quanto à comercialização, os produtos são adquiridos pelos atacadistas e comerciantes instalados no município.

O produtor, pela ausência de estrutura de armazenagem, vende os produtos imediatamente após a safra recebendo, por isso, preços normalmente baixos.

Em 1989, na produção animal, a pecuária de corte representou 91,5% do rebanho bovino do município e a de leite 8,5%.

A produção de leite, favorecida pelas condições climáticas existentes, provém, predominantemente, das pequenas propriedades, garantindo aos produtores uma fonte alternativa de renda. O leite é adquirido e beneficiado por uma única empresa estabelecida no município.

A comercialização dos bovinos de corte, com o passar dos anos, ajustou-se e, hoje, se observa a existência de três tipos de mercados: os frigoríficos adquirindo os animais para abate; a “Bolsa do Caçadão” – negociando animais de cria, recria e engorda e as feiras e exposições de gado dos diferentes tipos.

3.4.2 - Setor Secundário

O setor secundário é o responsável pelas atividades industriais de transformação das matérias-primas.

Representa, através da utilização de técnicas existentes, oportunidades de investimentos, geração de renda e de empregos.

Lages se caracterizou pela predominância das matas de araucária e pela prática extensiva da pecuária. Estas atividades propiciaram a implantação de uma economia constituída pelas indústrias da madeira, do papel e papelão, de produção alimentar e metalúrgica, responsável por 52% dos estabelecimentos industriais do município.

A extração da araucária estimulou o crescimento das indústrias mecânicas e de material de transporte, destacando-se as de carrocerias e de ferramentaria.

Existe, atualmente, a tendência por investimentos em agroindústrias alimentares, utilizando matéria-prima e mão-de-obra local.

**Tabela 3: Número de Estabelecimentos e Pessoal Ocupado no Setor Secundário
1960, 1970 e 1980.**

GÊNEROS	1960		1970		1980	
	ESTABELE CIMENTOS	PESSOAL OCUPADO	ESTABELE CIMENTOS	PESSOAL OCUPADO	ESTABELE CIMENTOS	PESSOAL OCUPADO
Madeira e Móveis	403	xxx	115	3.868	109	3.791
Metalúrg/mecânica	4	xxx	15	109	39	900
Papel e Papelão	10	xxx	8	1.811	9	1.652
Prod. Alimentares	49	xxx	33	178	34	564
Pedra e Adubo	27	xxx	19	189	30	305
Química	2	xxx			5	185
Outros	26	xxx	44	292	68	699
TOTAL	521	6.597	234	5.868	294	8.086

Fonte: Fundação IBGE, Censo Industrial – 1960, 1970 e 1980

Obs: Os números referentes a pessoal ocupado não encontram-se discriminados por tipo de estabelecimento no censo de 1960. Este apresenta apenas o número total do pessoal ocupado

Através da tabela 3 pode-se observar que a perda de representatividade dos gêneros madeira e mobiliário não foi compensada, na mesma amplitude, pelos gêneros que apresentam ganhos de participação relativa. A forma de exploração predominante exauriu as florestas nativas não ocorrendo sua reposição. É comum a existência de empresários que montaram suas serrarias para exploração do próprio pinhal. Com o esgotamento das reservas florestais, as serrarias foram desativadas e os lucros aplicados na pecuária ou em imóveis urbanos.

A gama de produtos fabricados pelas indústrias do município ainda não apresenta diversificação significativa.

Madeira, móveis, esquadrias, papel e peças para tratores são os principais produtos exportados. E importados os insumos agropecuários, artigos de vestuário, alimentos e combustíveis.

3.4.3 - Setor Terciário

O setor terciário fundamenta-se nos aspectos mais dinâmicos da atividade econômica. É o responsável pela movimentação da riqueza e gerador do relacionamento entre os três

setores, articulando grande parte da infra-estrutura necessária para o bom desempenho das relações de trocas entre os consumidores e empresas privadas e públicas.

**Tabela 4: Número de Estabelecimentos e Pessoal Ocupado no Setor Terciário
1960, 1970 e 1980.**

ATIVIDADES	1960		1970		1980	
	Pessoal Ocupado	Estabelecimentos	Pessoal Ocupado	Estabelecimentos	Pessoal Ocupado	Estabelecimentos
Comércio	2.279	949	3.107	974	5.021	1.059
Prest.Serviços	1.588	638	1.708	668	3.467	1.164
TOTAL	3.867	1.587	4.815	1.642	8.488	2.223

Fonte: Fundação IBGE, Censo Comercial e de Serviços – 1960, 1970 e 1980

De acordo com a tabela 4 as firmas comerciais e prestadoras de serviços representam, respectivamente, 49% e 51% do total de estabelecimentos terciários em Lages, e juntas empregam cerca de 10.000 pessoas, praticamente o mesmo número de pessoas no setor secundário. (PIDSE, 1989)

O desenvolvimento do setor ocorreu em duas etapas distintas:

- a primeira, na década de 1970, quando houve crescimento médio de 3,07% ao ano no número de estabelecimentos e de 5,63% em relação ao pessoal ocupado;
- a segunda, no período 1980/90 onde se constatou uma redução anual no número de estabelecimentos de 3,64% com aumento de pessoal ocupado de 1,81% ao ano.

3.5 – A Indústria da Madeira

Durante a década de 60, a região de Lages foi a maior produtora de madeira de Santa Catarina e uma das maiores do país. A extração da Araucária foi um “milagre” que tirou a

região serrana da estagnação econômica, do abismo em que estava mergulhada desde o fim do tropeirismo.

No caso do Planalto de Lages, acentua-se, a partir da década de 40 e sobretudo 50, uma mudança na sua estrutura econômica. A pecuária deixa de ser atividade básica; a serraria como unidade produtora, passava a competir com a fazenda. Para isso contribuía largamente, o fenômeno já vinha desde as vésperas da 1ª. Guerra Mundial, ou seja a migração interna de contingentes de origem italiana e alemã. A indústria de derivados da madeira, principalmente a partir do fim da década de 50, dá nova fisionomia à região. Seu comércio se dinamizava e se constitui um parque industrial, a partir dos derivados madeireiros (papel, celulose, pasta mecânica). Sua posição no 1º. lugar, de 1959 a 1970, é visualizada na tabela 5.

TABELA 5 - SANTA CATARINA – COEFICIENTES DE LOCALIZAÇÃO
DA INDÚSTRIA DE PAPEL E PAPELÃO

MICRORREGIÕES	1959		1970	
	COEF. DE LOCALIZ.	% DE PROD. ESTADUAL	COEF. DE LOCALIZ.	% DE PROD. ESTADUAL
AMFRI	3,6	13,6	-	-
AMAVI	1,1	2,4	-	-
AMPLA	2,6	1,9	-	-
AMARP	1,3	5,7	3,2	12,7
AMURES	4,8	45,6	8,4	78,0

Fonte: Diagnóstico da indústria de papel e papelão de Santa Catarina. Florianópolis, Edeme, 1977. p.33.

Conforme a tabela 5 a AMURES (centralizada por Lages), nos dois anos assinalados, ocupa o primeiro posto, tanto em termos de coeficiente de localização, quanto em percentagem dentro da produção estadual. Lages passa, então, por processo de urbanização acelerada, acentuando sua posição de metrópole regional, estendendo sua influência sobre o Vale do Rio do Peixe e o Oeste.

No auge do ciclo da madeira no planalto serrana, Lages chegou a responder por 12% do ICM arrecadado no Estado. Foi uma euforia que durou pouco. O esgotamento das reservas florestais de araucárias e a proibição do corte fizeram a região retroceder seu ritmo de crescimento.

Na região serrana existe o predomínio da grande propriedade, especificamente em Lages o corte da araucária seguiu um ritmo altamente predador, sem a menor preocupação com o esgotamento das reservas. O *ethos* desse ritmo predador está associado ao espírito aventureiro dos madeireiros e dos grandes fazendeiros que vendiam as árvores para serem derrubadas. As condições físico-espaciais hostis e a grande propriedade contribuíram para a formação de um espírito aventureiro, numa região colonizada e desbravada pelos tropeiros e bandeirantes paulistas. Os novos migrantes que chegaram após 40 assentaram-se sobre uma base sócio-cultural formada há quase duzentos anos e pouco alteraram as relações sócio-culturais já constituídas.

3.6 – O Surgimento do Turismo Rural em Lages

Com o declínio das atividades madeireiras muitos fazendeiros que não dispunham mais de reservas florestais, encontraram no turismo rural a solução individual para a manutenção da renda familiar.

A denominação “Turismo Rural” é recente, criada em 1984, surgiu da necessidade de prolongar a permanência dos visitantes na cidade, utilizando a estrutura das fazendas como alternativa de hospedagem para os turistas, que tem a oportunidade de entrar em contato direto com a natureza.

O município apresenta como ponto forte em belezas naturais os campos. Geograficamente Lages é privilegiada pela natureza e pelo clima, as coxilhas despontam um potencial turístico, fundamental ao turismo no meio rural. Em alguns locais encontram-se formações rochosas areníticas de formas exóticas e curiosas que contribuem para o embelezamento da paisagem. O ar puro e agradável provoca bem estar e restaura o stress urbano.

As fazendas são demarcadas, ainda hoje, por taipas (muros de pedra) e continuam desenvolvendo suas atividades primárias, agregando o turismo rural como nova fonte de renda. Considerando o turismo como um espaço potencial dentro do processo de urbanização de Lages, Observa-se que:

Visto que muitas vezes o turista procura ambientes exóticos ou idílicos (montanhas, praias, lagos, áreas rurais ou florestas), o turismo tem, portanto, uma tendência para a periferia das regiões densamente povoadas (LONGHI 2003, p.50).

Um fator relevante é que Lages está localizada num ponto estratégico, identificado como corredor turístico (BR-116/BR-282).

Atualmente o município de Lages é conhecido nacionalmente como capital do turismo rural, sendo ainda mais atraente no inverno, quando fortes geadas e nevascas criam belíssimos cenários que agradam aos turistas.

Promove anualmente a Festa Nacional do Pinhão, fruto da araucária, árvore abundante na região.

FIGURA 4 - HOTEL FAZENDA EM LAGES



4 ANÁLISE COMPARATIVA DO MUNICÍPIO DE LAGES EM RELAÇÃO À SANTA CATARINA E A ALGUNS MUNICÍPIOS DO LITORAL CATARINENSE SITUADOS NO TRAÇADO DA BR-101

Este capítulo trata da análise comparativa entre a região do planalto catarinense, enfocando especialmente o município de Lages, em relação à Santa Catarina. Busca esclarecer, através de dados censitários a evolução da economia do município. Evidenciando a distância desse município em relação ao litoral e em relação a BR-101. O estudo abrange o período 1960 a 1980, tendo em vista dar continuidade a outros trabalhos de conclusão de curso elaborados anteriormente, que tratam da importância da BR-101 e do investimento em infra-estrutura de transporte, na evolução econômica dos municípios. Os dados dos censos demográficos, industriais e de serviços foram realizados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

4.1 –Análise dos Censos Demográficos

O censo demográfico coleta informações sobre as pessoas presentes e ausentes dos seus domicílios na data do censo. Não estão incluídas na população total as famílias de membros de representação diplomática ou militar, residentes em embaixadas instaladas no país, os tripulantes e passageiros de navios estrangeiros em portos nacionais e os aborígenes que vivem em tribos, sem o contato com os civilizados. Estão considerados na população total os brasileiros em missão diplomática ou militar no exterior e os tripulantes e passageiros de navios brasileiros, que se encontram fora dos portos nacionais. Considerou-se população urbana a recenseada nas cidades e vilas, e a população rural a recenseada fora dos limites das cidades.

Tabela 6 - Distribuição da População do Brasil, Santa Catarina e de Lages entre as décadas de 1960 a 1980

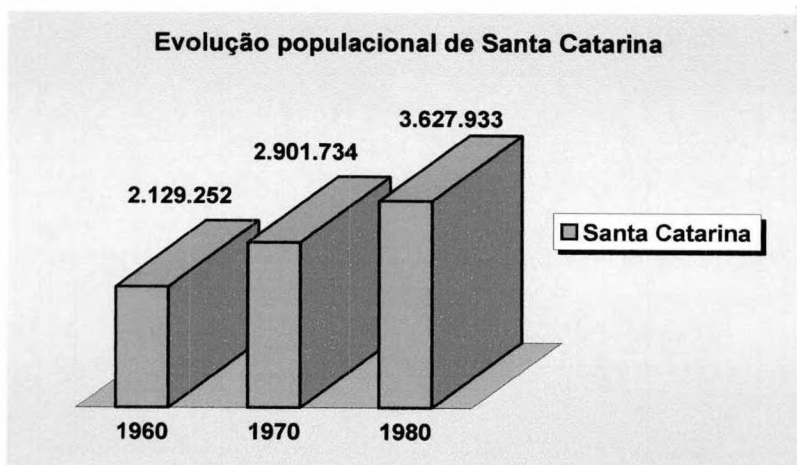
Região	Categoria	1960	1970	1980
Brasil	População Total	69.243.201	93.139.037	117.960.301
	Pop. Urbana	30.607.276	52.084.984	79.972.931
	Pop. Rural	38.635.925	41.054.053	37.987.370
Santa Catarina	População Total	2.129.252	2.901.734	3.627.933
	Pop. Urbana	688.358	1.246.043	2.154.238
	Pop. Rural	1.440.894	1.655.691	1.473.695
Lages	População Total	262.780	128.728	155.293
	Pop. Urbana	69.827	89.494	123.616
	Pop. Rural	192.953	39.234	31.677

Fonte: BRASIL, 1960; 1970; 1980.

A tabela 6 acima, apresenta os dados referentes à população total, urbana e rural do Brasil, Santa Catarina e Lages nas décadas de 1960, 1970 e 1980. Tem como objetivo analisar o crescimento populacional do município de Lages através de comparações com os mesmos.

Como podemos observar no gráfico 1, abaixo houve crescimento gradual da população total catarinense no período analisado, de 1960 a 1980.

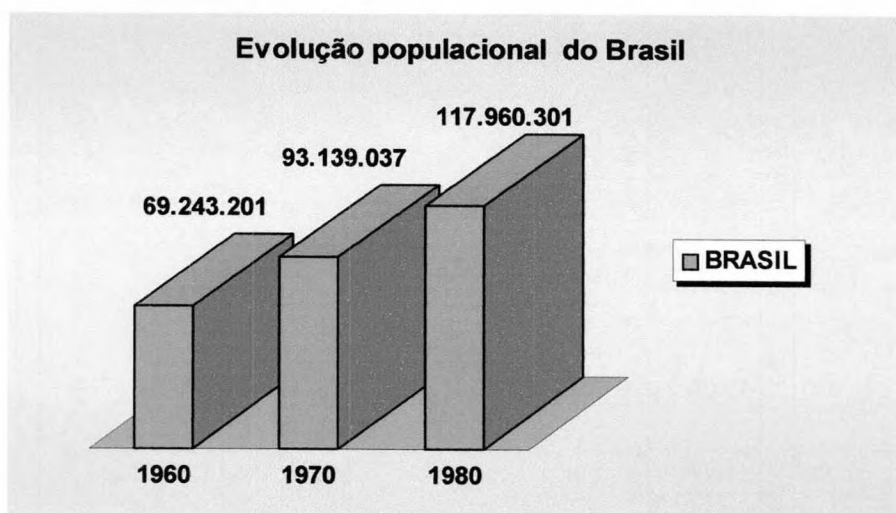
Gráfico 1 – Evolução Populacional de Santa Catarina



Fonte: IBGE, Censos 1960, 1970 e 1980

Observa-se, também no gráfico 2, o Brasil com crescimento acentuado da população total nesta época.

Gráfico 2 – Evolução populacional do Brasil

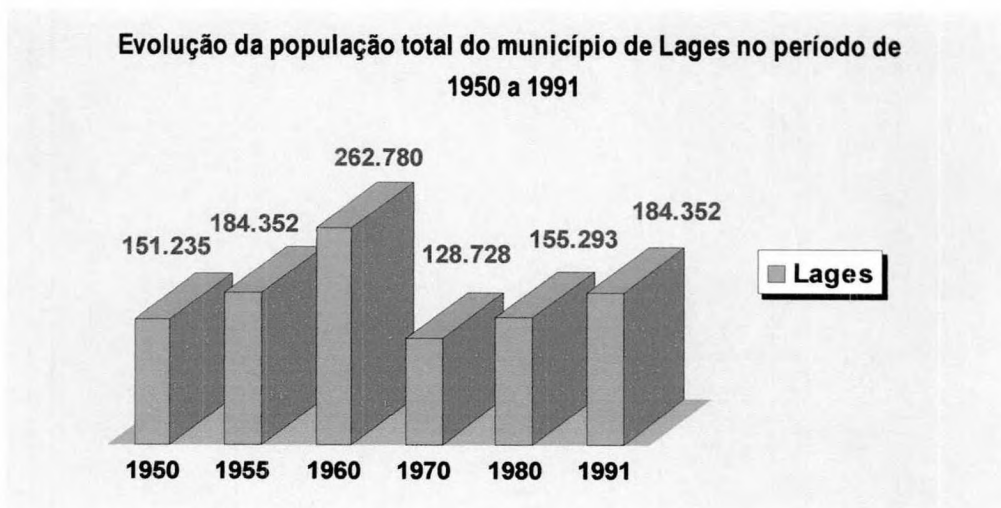


Fonte: IBGE, Censos 1960, 1970 e 1980

Em relação ao município de Lages, observa-se que sua população urbana vem crescendo gradualmente durante as três décadas, porém este fato não contribuiu para o crescimento, na mesma proporção, da população total do município, que decresceu neste período.

O gráfico 3, nos fornece os dados referentes à evolução populacional do município de Lages, onde se observa o crescimento da população até 1960 e o declínio acentuado ocorrido nos anos 70, bem como, vislumbra seu crescimento nos períodos seguintes:

Gráfico 3 – Evolução da população total do município de Lages no período de 1950 a 1991:



Fonte: IBGE, Censos 1960, 1970 e 1980

Em 1955 a população do município era de 184.352 habitantes (Censo 1955 – IBGE), em 1960 passou a ter 262.780 habitantes. Este fato se explica pela atratividade de mão-de-obra utilizada na extração da madeira, que encontrou o auge de seu ciclo nesta época

A região que durante as décadas de 50 e 60 foi o maior pólo estadual de atração de migrantes, nas décadas seguintes tornou-se o maior pólo de repulsão populacional do Estado.

Entre 1955 e 1960, a população de Lages aumentou 42,54%. Em 1960, Lages era a maior cidade catarinense, com 262.780 habitantes (a única com mais de 100 mil habitantes), 293,71% a mais que Blumenau que possuía 66.745 habitantes, 277,14% que Joinville com 69.677 e 168,62% que Florianópolis com 97.827.

O período após 70 é marcado pela decadência das atividades madeireiras e, conseqüentemente, da economia serrana na sua totalidade.

O encolhimento do setor madeireiro proporcionou drástica redução da população rural de 1960 a 1980. Essa queda foi mais acentuada a partir de 1973, salientando-se que em apenas quatro anos (1973 a 1976), a participação nas exportações caiu de 55,3% para 4,5%.

A situação começou a melhorar, porém não mais como no auge do ciclo madeireiro, somente no início dos anos 90, tendo em vista, o reflorestamento tardio e o início de uma outra atividade, o turismo rural, passou a impulsionar a economia Lageana.

Muitos proprietários de fazendas, que antes exploravam a madeira, com o esgotamento da produção devido a ausência de reflorestamento, transformaram suas propriedades em hotéis-fazenda. Cabe salientar que de grande importância para que isso ocorresse foi a conclusão, nos anos 80, da pavimentação da BR-282, que liga o litoral à serra catarinense, proporcionando que maior número de pessoas tenham acesso a essa atividade.

O diferencial do clima, muito frio no inverno, o convívio direto com as lides campesinas, bem como a receptividade do povo Lageano, que possuem seus hábitos bem característicos foi de grande importância para alavancar a situação econômica do município. Hoje a cidade é conhecida como capital nacional do turismo rural e a festa do pinhão, que promove no mês de junho já faz parte do calendário de festas de Santa Catarina, assim como a Oktoberfest, o festival de dança de Joinville, entre outras.

4.2 – Análise dos Censos Demográficos – População Economicamente Ativa e População Não Economicamente Ativa

Compõem a população ativa as pessoas que, durante todos os 12 meses anteriores à data do censo ou parte dele, exerceram trabalho remunerado em dinheiro, produtos ou mercadorias, inclusive as licenciadas com remuneração, por doença, com bolsas de estudo, etc., e as sem remuneração que trabalham habitualmente 15 horas ou mais por semana em uma atividade econômica, ajudando a pessoas residentes em instituições de caridade, beneficente ou de cooperativismo, ou ainda, como aprendizes, estagiários, entre outras atividades. Também foram consideradas nesta condição as pessoas de 10 anos ou mais que, nos últimos dois meses anteriores à data do censo, tomaram alguma providência para encontrar trabalho. Foram excluídas as pessoas que, durante todos os 12 meses anteriores à data do censo, estavam somente em uma ou mais das seguintes situações: exerciam afazeres domésticos no próprio lar, estudavam, viviam de rendimentos de aposentadoria ou de situação de capital, estavam detidas, cumprindo sentença, doentes ou inválidos sem

serem licenciadas do trabalho, não desejavam trabalhar ou, desejando, deixaram de procurar porque não encontravam trabalho. Menores de 10 anos não participaram do Censo (BRASIL, 1960; 1970; 1980).

Já a classificação da população não economicamente ativa refere-se àquelas pessoas sem ocupação, estudantes, pensionistas, detidas em cumprimento de pena, inválidas e as que viviam de renda ou exerciam atividades domésticas não remuneradas.

A tabela abaixo apresenta dados referentes à década de 1960 a 1980, da população economicamente ativa e não ativa, do Brasil, Santa Catarina e Lages:

Tabela 7 – População Economicamente Ativa e não Ativa do Brasil, de Santa Catarina e de Lages em 1960, 1970 e 1980

Região	População	1960	1970	1980
Brasil	Pop. economicamente ativa	22.750.028	29.557.224	43.235.712
	Pop. não economicamente ativa	47.429.679	63.577.622	44.575.484
Santa Catarina	Pop. economicamente ativa	641.195	882.229	1.353.090
	Pop. não economicamente ativa	1.487.470	2.019.431	1.358.727
Lages	Pop. economicamente ativa	71.847	34.650	62.202
	Pop. não economicamente ativa	190.921	94.078	82.773

Fonte: IBGE, Censos 1960; 1970; 1980

Podemos observar, de acordo com a tabela 7, acima, decréscimo na população economicamente ativa na década de 1970, porém não havendo contrapartida na população não economicamente ativa. Este fato reflete a migração dos trabalhadores para outras regiões em busca de trabalho, haja vista a decadência da produção madeireira e da economia serrana em geral.

De 1960 para 1970 houve redução de 48,23% da população economicamente ativa no município de Lages, com crescimento de 55,71% de 1970 para 1980.

Segundo Meurer, 2003, os municípios litorâneos de Palhoça e São José apresentaram sensível crescimento populacional, principalmente a partir de 1970:

Acredita-se que esta mobilidade populacional esteve relacionada ao crescimento das oportunidades de emprego, surgido principalmente a partir de 1970, observando-se o crescimento do número de pessoal ocupado nos diferentes setores, confirmando aumento dos postos de trabalho neste período.....O incremento verificado na população total destes municípios leva a crer que, não somente ocorreu um deslocamento da zona rural e da periferia em direção à zona urbana, mas também uma migração de considerável contingente populacional de outras regiões em direção a estes municípios (Meurer 2003,p.21 e 22).

Em relação ao município de Lages ocorreu o inverso, a década de 1970 marcou um declínio considerável não só em a sua população economicamente ativa, como também, no total de sua população. A explicação acima serve como parâmetro para concluirmos que grande parte da população lageana deslocou-se para o litoral em busca de trabalho, tendo em vista o declínio da produção madeireira.

4.3 - Análise dos Censos Comerciais

Conforme a organização das atividades tradicionais do país, as atividades do comércio varejista e atacadista foram classificadas de acordo com o gênero de comércio a que correspondem. A classificação usada nos censos de 1960 e 1970 correspondia a 35 gêneros, sendo 18 para o comércio atacadista e 17 para o varejista. No censo de 1980 foram considerados 15 gêneros para atacadista e 14 para varejista, totalizando 29 gêneros.

Observamos na tabela abaixo os números de estabelecimentos e do pessoal ocupado no comércio varejista e atacadista, do Brasil, Santa Catarina e Lages, no período de 1960, 1970 e 1980.

Tabela 8 – Número de Estabelecimentos e Pessoal Ocupado, segundo o subsetor de Comércio - 1960, 1970 e 1980

REGIÃO	CATEGORIA		1960	1970	1980
BRASIL	N. Estabelecimentos	Com. Varejista	332.704	527.472	885.558
		Com. Atacadista	28.799	41.123	49.969
		Total	361.503	568.595	931.527
	Pessoal Ocupado	Com. Varejista	741.052	1.335.478	2.817.273
		Com. Atacadista	221.172	300.273	442.385
		Total	962.224	1.635.751	3.259.658
SANTA CATARINA	N. Estabelecimentos	Com. Varejista	9.526	18.353	22.323
		Com. Atacadista	591	1.067	1.311
		Total	10.117	19.602	23.637
	Pessoal Ocupado	Com. Varejista	22.370	45.702	88.280
		Com. Atacadista	4.483	7.883	11.956
		Total	26.853	53.585	100.236
LAGES	N. Estabelecimentos	Com. Varejista	911	905	974
		Com. Atacadista	38	69	85
		Total	949	974	1.059
	Pessoal Ocupado	Com. Varejista	2.028	2.306	3.944
		Com. Atacadista	251	801	1.077
		Total	2.279	3.107	5.021

Fonte: IBGE, Censos 1960, 1970 e 1980

Analisando-se a tabela 8, acima, observa-se crescimento de 57,28% no número de estabelecimentos entre 1960 e 1970 no Brasil e de 63,82% de 1970 a 1980. O número de pessoal ocupado de 1960 a 1970 cresceu 69,99% e de 1970 a 1980 o crescimento foi de 99,27%.

Em Santa Catarina o número de estabelecimentos cresceu 93,75% de 1960 a 1970, enquanto que de 1970 a 1980 o crescimento foi de 20,58%. Com relação ao pessoal ocupado no comércio de 1960 a 1970 houve crescimento de 99,54% e de 1970 a 1980, 87,05%.

Observa-se, em relação ao município de Lages, crescimento tanto do número de estabelecimentos como de pessoal ocupado no comércio de 1960 a 1980. De 1960 a 1970 o número de estabelecimentos cresceu 2,63%, enquanto que de 1970 a 1980 o crescimento foi de 8,73%. Quanto ao pessoal ocupado o crescimento de 1960 a 1970 foi de 36,33, enquanto que de 1970 a 1980 foi de 61,60%. O fato dos indicadores percentuais

apresentarem-se maiores da segunda para a terceira década analisada identifica a transferência de pessoal da área rural para a área urbana. Como podemos observar na tabela acima, que trata da distribuição da populacional no município de Lages, houve crescimento da população urbana e redução da população rural, fato que não refletiu no aumento populacional do município, porém reflete-se aqui com o crescimento da atividade comercial. Houve uma migração do trabalhador que estava no campo para a cidade em busca de novas fontes de renda, no caso o comércio.

Seguem abaixo os gráficos 4 e 5 que ilustram a distribuição populacional do município de Lages de 1960 a 1980 em comparação ao número de estabelecimentos e pessoal ocupado no comércio:

Gráfico 4 – Distribuição Populacional do Município de Lages de 1960, 1970 e 1980:

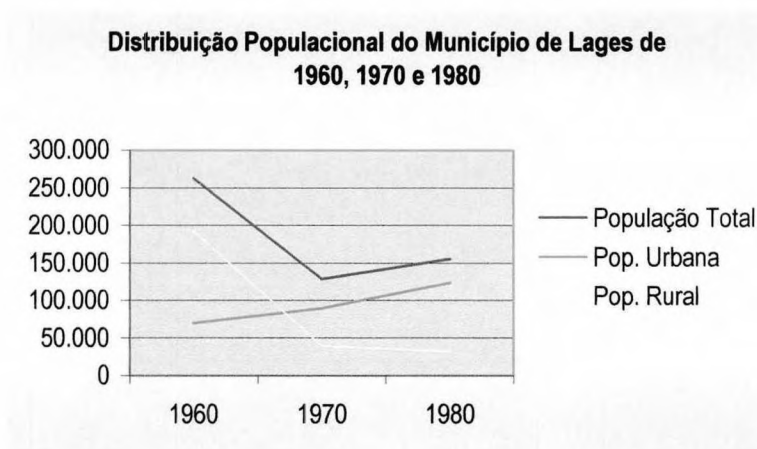
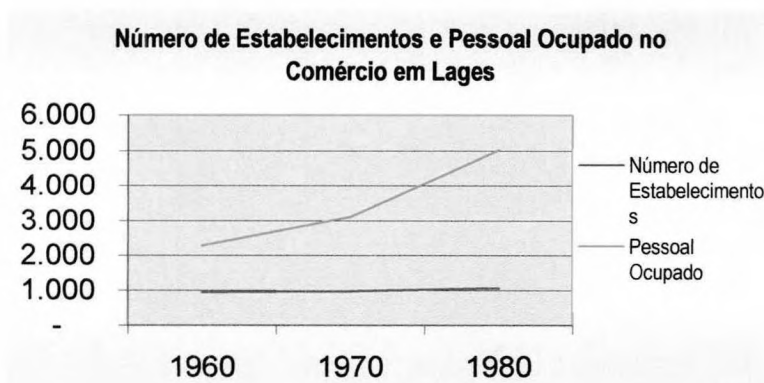


Gráfico 5 – Número de Estabelecimentos e Pessoal Ocupado no Comércio em Lages no Período de 1960, 1970 e 1980:



4.4 - Análise dos Censos de Serviços

Para o censo de serviços consideram-se estabelecimentos as unidades de produção e as unidades de apoio. A unidade de produção ou estabelecimento é o local onde se reúnem recursos e materiais organizados para a prática de atividades econômicas.

As atividades de prestação de serviços foram classificadas em: serviços de alojamento, serviços de reparação, serviços pessoais, serviços comerciais e serviços de diversão, radiodifusão e televisão.

Compreende-se como pessoal ocupado todas as pessoas que estavam em atividade no último dia do ano recenseado, inclusive proprietários ou sócios, pessoas afastadas em gozo de férias, licenças, seguradas por acidentes, desde que este afastamento não tenha sido superior a trinta dias e os membros da família do proprietário ou sócios sem vínculo empregatício e sem remuneração.

Podemos observar na tabela abaixo o pessoal ocupado e o número de estabelecimentos no setor de prestação de serviços, no Brasil, Santa Catarina e Lages nos anos de 1960, 1970 e 1980.

**Tabela 9 – Prestação de Serviços – Estabelecimentos e Pessoal Ocupado no
Brasil, Santa Catarina e Lages – 1960, 1970 e 1980.**

REGIÃO	CATEGORIAS	1960	1970	1980
BRASIL	Estabelecimentos	221.477	313.004	720.628
	Pessoal Ocupado	524.488	812.831	2.668.598
SANTA CATARINA	Estabelecimentos	6.717	11.001	23.023
	Pessoal Ocupado	15.975	24.340	83.061
LAGES	Estabelecimentos	638	668	1.164
	Pessoal Ocupado	1.588	1.708	3.464

Fonte: BRASIL, 1960, 1970 e 1980

Conforme a tabela 9 observa-se que no Brasil, de 1960 a 1970, o número de estabelecimentos cresceu 41,32% e o pessoal ocupado 54,97%. De 1970 para 1980 o número de estabelecimentos cresceu 130,22%, enquanto o pessoal ocupado cresceu 228,30%.

Em Santa Catarina no período de 1960 a 1970, houve crescimento de 63,77% no número de estabelecimentos, enquanto que de 1970 a 1980 esse percentual foi de 109,28%. Quanto ao pessoal ocupado houve crescimento de 52,36% de 1960 a 1970 e 241,25% de 1970 a 1980.

Com relação ao município de Lages houve crescimento de 4,70% no número de estabelecimentos de 1960 para 1970 e de 74,25% de 1970 para 1980.

A economia da região apresenta-se como a menos desenvolvida no Estado, pois atualmente verifica-se um acentuado declínio no nível geral de atividade.

Enquanto observa-se um declínio na participação do setor industrial, por não encontrar insumos produtivos devido à exploração indiscriminada das reservas florestais, verifica-se um aumento na participação do setor terciário na economia lageana.

Na década de 1960 a economia regional estava fundamentada em atividades extrativo-pastoris.

Atualmente, é encontrada no setor terciário a maior contribuição para a formação da renda interna regional.

Este fato não deve ser atribuído ao desenvolvimento das atividades terciárias. Ao contrário, é consequência do declínio verificado nos setores primário e secundário.

A posição que o setor comercial ocupa deve-se sobretudo, à diversificação dos produtos apresentados, visto ser Lages o pólo econômico da região.

Quando comparada com a gama de produtos existentes a nível estadual, conclui-se que a composição estrutural do comércio lageano ainda é pouco representativa.

Todavia, ressalta-se o papel que desempenha o comércio, como verdadeiro centro polarizador das atividades econômicas regionais, e a valorização da cidade devido a sua localização, importante entroncamento viário na rota de comunicação entre o extremo sul e o centro do país, e entre o litoral e o oeste catarinense.

4.5 - Análise dos Censos Industriais

O recenseamento geral de 1960, 1970 e 1980 abrangeu o censo industrial, porém somente a partir de 1975, foi realizado pela primeira vez o censo econômico, no qual também fez parte o censo industrial.

O pessoal ocupado compreende o total de pessoas em atividade, homens e mulheres que exerciam efetivamente ocupação com ou sem vínculo empregatício no estabelecimento. Foram incluídas as pessoas que se encontravam no último dia do ano recenseado, afastadas em gozo de férias, licenças, seguros por acidentes, etc., desde que estes afastamentos não tenham sido superiores a 30 (trinta) dias.

Compreende o valor da produção total do estabelecimento correspondendo ao valor da venda dos produtos fabricados, excluindo os impostos, bem como as receitas de serviços de natureza industrial ou de acabamento, prestados a terceiros ou para outros estabelecimentos da mesma empresa, discriminando-se os itens de: valor dos produtos fabricados; receita de serviços industriais prestados a terceiros; receita de serviços industriais prestados a estabelecimentos da mesma empresa.

O valor da transformação industrial foi calculado subtraindo-se do valor da produção as importâncias despendidas com o emprego de matérias-primas e componentes, material de embalagem e acondicionamento, combustíveis e lubrificantes, energia elétrica consumida e com o pagamento dos serviços contratados. Representa desta forma o valor que o trabalho industrial executado no estabelecimento acresce ao valor das matérias-primas, componentes e materiais consumidos na produção.

A tabela10, a seguir, apresenta dados dos principais setores do município de Lages referentes ao período 1960-1980, incluindo estabelecimentos, pessoal ocupado, valor da produção e valor da transformação industrial no Brasil, Santa Catarina e Lages:

Tabela 10 – Censo Industrial do Brasil em 1960, 1970 e 1980.

REGIÃO	CATEGORIA		1960	1970	1980
BRASIL	NºEstabelecimentos	Total #	41.272	78.052	87.950
		Prod.Agroindustriais	33.534	46.815	49.366
		Metalúrgica	4.850	9.681	9.595
		Mecânica	1.692	6.744	8.001
		Madeira	1.196	14.812	21.018
	Pessoal Ocupado	Total #	554.965	955.739	1.926.975
		Prod.Agroindustriais	266.103	372.401	622.062
		Metalúrgica	151.486	266.928	526.672
		Mecânica	49.554	180.431	515.237
		Madeira	87.822	135.979	263.004
	Valor da Produção (VP)*	Total #	474.072.803	47.372.886	3.562.884.003
		Prod.Agroindustriais	284.987.045	23.542.676	1.332.500.457
		Metalúrgica	124.251.558	14.528.696	1.299.719.463
		Mecânica	33.630.823	6.639.133	735.902.140
		Madeira	31.203.377	2.662.381	194.761.943
	Valor da Transformação Industrial (VTI)*	Total #	188.874.039	18.436.810	500.473.976
		Prod.Agroindustriais	88.986.724	7.178.391	394.759.091
		Metalúrgica	63.747.452	6.158.995	xxxxxx
		Mecânica	18.658.605	3.756.203	xxxxxx
		Madeira	17.481.258	1.343.221	105.714.885
SANTA CATARINA	NºEstabelecimentos	Total #	3.614	3.956	6.289
		Prod.Agroindustriais	1.244	644	2.003
		Metalúrgica	150	261	629
		Mecânica	53	218	499
		Madeira	2.167	2.833	3.158
	Pessoal Ocupado	Total #	25.207	50.254	116.985
		Prod.Agroindustriais	6.689	10.604	27.323
		Metalúrgica	2.766	5.243	16.507
		Mecânica	1.392	5.853	20.409
		Madeira	14.360	28.554	52.746
	Valor da Produção (VP)*	Total #	13.450.555	1.445.022	156.397.585
		Prod.Agroindustriais	6.928.954	617.144	72.812.931
		Metalúrgica	1.125.652	143.899	23.025.606
		Mecânica	469.501	163.235	26.992.756
		Madeira	4.926.448	520.744	33.566.292
	Valor da Transformação Industrial (VTI)*	Total #	6.211.690	613.366	50.266.871
		Prod.Agroindustriais	2.215.209	195.996	20.385.855
		Metalúrgica	693.223	69.051	10.410.981
		Mecânica	270.300	80.925	13.054.973
		Madeira	3.032.958	267.394	19.470.035

Continua...

Tabela 10 – Censo Industrial do Brasil em 1960, 1970 e 1980.

(continuação)

LAGES	NºEstabelecimentos	Total #	xxxxx	234	297
		Prod.Agroindustriais	xxxxx	33	34
		Metalúrgica	xxxxx	9	24
		Mecânica	xxxxx	6	15
		Madeira	xxxxx	104	86
	Pessoal Ocupado	Total #	xxxxx	5.868	8.280
		Prod.Agroindustriais	xxxxx	178	564
		Metalúrgica	xxxxx	46	133
		Mecânica	xxxxx	63	767
		Madeira	xxxxx	3.163	3.574
	Valor da Produção (VP)*	Total #	xxxxx	194.306	16.003.952
		Prod.Agroindustriais	xxxxx	8.363	1.715.589
		Metalúrgica	xxxxx	741	39.128
		Mecânica	xxxxx	1.312	520.218
		Madeira	xxxxx	69.645	3.559.493
	Valor da Transformação Industrial (VTI)*	Total #	xxxxx	104.755	5.542.660
		Prod.Agroindustriais	xxxxx	2.734	330.947
		Metalúrgica	xxxxx	348	16.413
		Mecânica	xxxxx	774	321.435
		Madeira	xxxxx	33.807	2.142.758

Fonte: IBGE; Censos 1960, 1970, 1980.

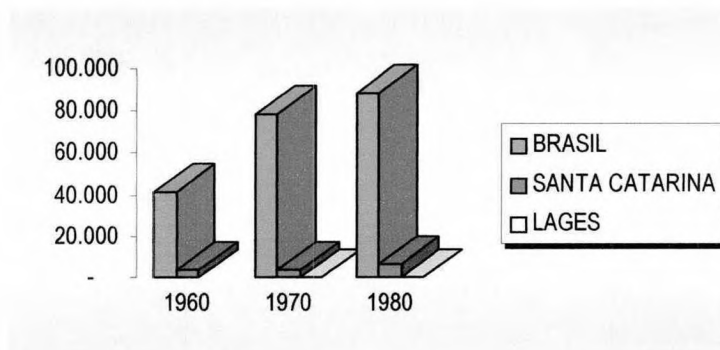
Notas:

* VP e VTI em Cr\$ 1.000 (mil Cruzeiros)

Valor Total de todos os estabelecimentos

xxxxx Valores não encontrados

Gráfico 6 - Comparativo do número total de estabelecimentos Industriais do Brasil, Santa Catarina e Lages de 1960, 1970 e 1980.



Observa-se, conforme a tabela 10 e o gráfico 7 que em relação ao número total de estabelecimentos industriais, houve crescimento nos setores analisados durante os períodos estudados; porém por falta de dados do período de 1960, não foi possível fazer uma análise mais completa.

De 1970 a 1980 houve crescimento de 26,92% no número total de estabelecimentos industriais no município de Lages, 58,97% de crescimento em Santa Catarina e 12,68% no Brasil.

Quando se trata do pessoal ocupado na indústria, no período de 1970 a 1980, houve um crescimento de 41,10% no município de Lages, enquanto que em Santa Catarina este percentual foi de 132,78% e do Brasil foi de 101,62%.

A análise de VP e VTI fica dificultada por conta da presença de altas taxas de inflação já nesse período. Essa dificuldade é agravada pela ausência de dados setoriais para essas variáveis, no caso do município de Lages, no censo de 1960.

O setor industrial de maior destaque no município de Lages é o da madeira, representado na tabela acima, seguido pelos produtos agroindustriais, destacando-se também, a indústria de papel e celulose.

No final da década de 50, verifica-se, no ramo, a penetração do capital estrangeiro. Assim, em Lages, temos a implantação da Olinkraft Papel e Celulose S/A (1958), continuando a tendência na década seguinte, como é o caso da Papel e Celulose Catarinense S/A. A maioria das empresas de médio e grande porte, implantadas a partir de 1950, quando não foram de capitais estrangeiros o foram de origem nacional externa ao Estado.⁹ Tais transformações econômicas implicaram, para a região Lageana, uma série de alterações sócio-políticas. A migração dos contingentes humanos que se ligaram à atividade de madeireira, a fragmentação das fazendas, a industrialização-urbanização, tudo isso punha em cheque a hegemonia sócio-econômica e política da oligarquia latifundiária tradicional. Os “clãs de parentela”, a partir da década de 50, passaram a perder o controle oligárquico da política.

Após a queda das atividades madeireiras não houve uma diversificação industrial capaz de manter e expandir a renda regional. Na época do auge da madeira, muitos madeireiros aplicavam seus lucros na compra de novas reservas de pinheiros, sempre renovando o

⁹ Análise extraída de (PIDSE, 2000)

estoque. Não houve uma preocupação da burguesia local em diversificar dentro do próprio setor madeireiro (móveis, compensados, papel e celulose). Essa diversificação exigia investimentos em reflorestamento. Ao contrário do Alto Vale do Rio do Peixe e do Planalto norte, na região serrana o reflorestamento iniciou-se somente no início dos anos 70, com resultados positivos na segunda metade dos anos 90.

Entre as madeireiras mais importantes de Lages sempre se destacou a Battistella Indústria e Comércio, que nos anos 50 já tinha três serrarias na região, com 250 funcionários.

O planalto serrano conta ainda com muitas madeireiras de médio porte, como a Madepar (286 funcionários), a Germano Pisani (250), a Cia. Novo Sul (177), a Pandolfo (170), a Coesa (130) e a Sofia (102). Na produção de móveis há aproximadamente 20 empresas, todas de micro e pequeno porte. Ao todo, na região de Lages, há aproximadamente 140 empresas ligadas a atividade madeireira, gerando 3.010 empregos diretos.

A queda das exportações do item madeira serrada, derivada do pinheiro contribuiu decisivamente para o encolhimento do setor madeireiro. Essa queda torna-se mais acentuada a partir de 1973. Em apenas quatro anos (1973 a 1976), a participação nas exportações caiu de 55,3% para 4,5% . A situação começou a melhorar, porém não mais nos moldes das décadas áureas da madeira, somente no início dos anos 90, quando passou de 53,6 milhões de dólares em 1990 para 293,3 milhões em 1999. **(Anexo 2)**

Em resumo, na região serrana o capital mercantil não se metamorfoseou em capital industrial. Esta metamorfose implicaria em romper com as arcaicas relações de mandonismo, típicas de uma região onde a base fundiária é a grande propriedade, e portanto, provocaria perdas para o poder oligárquico.

5 CONCLUSÃO

O presente trabalho concluiu que o crescimento econômico do município de Lages, nas décadas de 1960 e 1970, esteve condicionado pelo processo de expansão no desenvolvimento econômico do Brasil e de Santa Catarina, através da industrialização e do milagre econômico ocorrido entre os anos de 1968 e 1973, com reflexos positivos num contexto nacional e estadual.

Nesse contexto abriu-se espaço para que os governos pensassem novas formas de planejamento, com o objetivo de canalizar os recursos disponíveis, da melhor forma possível, tendo em vista as exigências do processo de industrialização que acabam por expandir as necessidades de bens coletivos.

A experiência Catarinense de planejamento, com ênfase em planos de governo plurianuais, canalizaram grande parte de seus recursos para obras de infra-estrutura de transporte, fato esse que contribuiu de forma decisiva para o desenvolvimento de nosso estado.

A construção da BR-101, na década de 70, trouxe para Santa Catarina um desenvolvimento considerável, fato que pode ser mais bem compreendido ao analisarmos os trabalhos de Valgas (2001), Costa (2002), Longhi (2003) e Meurer (2004).

Todos os trabalhos evidenciaram a importância da BR-101, principalmente para os municípios que fazem parte de seu traçado.

O Planalto Serrano, mais especificamente o município de Lages, tem como vias de acesso a BR-282 e BR-116. Antes da existência da BR-101, seu papel era desempenhado pela BR-116 e Lages ocupava uma localização privilegiada, pois ficava no meio do caminho entre o extremo sul e o norte do país. Com o advento da BR-101 o papel passou a ser compartilhado com a nova rodovia, que com melhor traçado e melhores características geométricas lhe conferiram, no conjunto menor comprimento virtual que o traçado mais antigo da BR-116, propiciando menores custos operacionais para o transporte de longa distância.

As obras da BR-282 foram concluídas somente em 1982, e somente após essa data o Planalto Serrano obteve uma ligação mais curta com a BR-101 e o litoral.

Atualmente a economia da região apresenta-se como a menos desenvolvida do estado, apresentando atualmente declínio no nível geral de atividade.

Sua economia na década de 1960 baseava-se em atividades extrativo-pastoris, sendo que nas décadas de 50 e 60 foi o maior pólo estadual de atração de migrantes, devido à extração e industrialização da madeira. Nessa época sua população economicamente ativa era maior do que a de Blumenau, Joinville ou Florianópolis.

Nas décadas seguintes, com o declínio da atividade madeireira, a região tornou-se o maior pólo de repulsão populacional do Estado, em função de não se encontrar mais insumos produtivos devido à exploração indiscriminada das reservas florestais.

Sua atividade econômica passou a concentrar-se mais na área urbana, no desenvolvimento das atividades terciárias, onde, atualmente, é encontrada a maior contribuição para a formação da renda interna da região.

Esse fato não pode ser diretamente atribuído ao desenvolvimento das atividades terciárias. Ao contrário, é consequência do declínio verificado nos setores primário e secundário.

Dessa forma, se compararmos o crescimento econômico do município de Lages aos municípios litorâneos, podemos observar que esta não os acompanhou, pelo contrário, sua economia no período estudado entrou em declínio, enquanto houve crescimento dos demais.

Com a conclusão da pavimentação da BR-282 nos anos oitenta o Planalto tornou-se mais perto do litoral. A ligação direta com a BR-101 foi de extrema importância para a região serrana, encurtando distâncias propiciou maior fluxo de pessoas para aquela região.

Seguindo a conclusão dos trabalhos elaborados nessa linha de pesquisa, evidencia-se a importância da BR-101, não só para os municípios que fazem parte de seu traçado original, mas também para aqueles que mesmo tardiamente ligaram-se a ela, como foi o caso de Lages.

Aos poucos a economia Lageana vai retomando seu rumo de crescimento, agregando outras atividades, como é o caso do turismo rural, em que a cidade é conhecida como capital nacional desse evento, tendo sido criada sua denominação oficialmente em 1984 e as festas assinaladas, como a Festa do Pinhão e feiras agropecuárias de nível nacional.

Como recomendação para futuros estudos sugere-se uma comparação desses dados levantados para o município de Lages, fazer uma comparação aos demais municípios presentes no traçado da BR-101.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALVES, Magda. **Como Escrever Teses e Monografias**. Rio de Janeiro: Campus, 2003.

ARRUDA, Idalécio. **Lages**. Florianópolis: Imprensa oficial do Estado, 1960.

BARAT, Josef. **A Evolução dos Transportes no Brasil**. Rio de Janeiro: IBGE, IPEA, 1978.

BRASIL. Secretaria de Planejamento da Presidência da República. Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo comercial Santa Catarina**. 7. Recenseamento geral – 1970. Série Regional. V.6, n.20.

_____. Secretaria de Planejamento da Presidência da República. Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo comercial Santa Catarina**. 9. Recenseamento geral – 1980. Rio de Janeiro: IBGE, 1984. v.4, n.21.

_____. Secretaria de Planejamento da Presidência da República. Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo comercial e dos serviços de 1960**: Paraná, Santa Catarina, Rio Grande do Sul. 7. Recenseamento geral e do Brasil. Série Regional, v.4, n.9.

_____. Secretaria de Planejamento da Presidência da República. Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo demográfico de 1960**. 7. Recenseamento geral do Brasil. Série Regional, v.1, n.15.

_____. Secretaria de Planejamento da Presidência da República. Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo demográfico Santa Catarina**. 8. Recenseamento geral. Série Regional, v.1, n.20.

_____. Secretaria de Planejamento da Presidência da República. Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo demográfico**: dados distritais. 9. Recenseamento geral – 1980. Rio de Janeiro: IBGE, 1982. v.1, n.19.

_____. Secretaria de Planejamento da Presidência da República. Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo demográfico**: dados distritais. 9. Recenseamento geral – 1980. Rio de Janeiro: IBGE, 1950. v.1.

_____. Secretaria de Planejamento da Presidência da República. Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo demográfico**: dados distritais. 9. Recenseamento geral – 1980. Rio de Janeiro: IBGE, 1991. v.1.

_____. Secretaria de Planejamento da Presidência da República. Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo demográfico: mão-de-obra**. 9. Recenseamento geral – 1980. Rio de Janeiro: IBGE, 1982. v.1, n.19.

_____. Secretaria de Planejamento da Presidência da República. Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo dos serviços**: Santa Catarina. 8. Recenseamento geral – 1970. Série Regional, v.7, n.20.

_____. Secretaria de Planejamento da Presidência da República. Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo dos serviços**. 9. Recenseamento geral do Brasil – 1980. Rio de Janeiro: IBGE, 1984, v.5, n.21.

_____. Secretaria de Planejamento da Presidência da República. Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo industrial de 1960: Paraná, Santa Catarina, Rio Grande do Sul**. 7. Recenseamento geral do Brasil. Série Regional, v.3, n.7.

_____. Secretaria de Planejamento da Presidência da República. Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo industrial: Brasil**. 8. Recenseamento geral – 1970. Série Nacional, v.1.

_____. Secretaria de Planejamento da Presidência da República. Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo industrial: Santa Catarina**. 8. Recenseamento geral -1970. Série Regional, v.4, n.20.

_____. Secretaria de Planejamento da Presidência da República. Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo industrial: dados gerais**. 9. Recenseamento geral do Brasil-1980. Rio de Janeiro, v.3, tomo 2, parte 1, n.21.

_____. Secretaria de Planejamento da Presidência da República. Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo industrial: dados gerais**. 9. Recenseamento geral do Brasil-1980. Rio de Janeiro: IBGE, 1984, v.3, tomo 2, parte 1, n.1

CAMINHOS DO BRASIL: 500 ANOS. Brasília: Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes – GEIPOT, 2001.

COSTA, LICURGO. **O continente de Lages: sua história e influência no sertão da terra firme**. Florianópolis. Fundação Catarinense de Cultura, 1982. 4v.

COSTA, Valéria L. Bittencourt. **Desenvolvimento em Blumenau e Brusque e sua relação com a construção da BR-101: análise da década de 60 a 80**. 2003. 58f. Monografia (Graduação em Economia) – Departamento de Economia – Universidade Federal de Santa Catarina, Santa Catarina, 2003.

CUNHA, Idaulo José. **O Salto da Indústria Catarinense – um exemplo para o Brasil**. Florianópolis: Paralelo 27, 1992, 296 p.: série economia; v.1).

EVOLUÇÃO HISTÓRICA ECONÔMICA DE SANTA CATARINA – Estudo das Alterações estruturais (séc XVII – 1960). Florianópolis: CEAG/SC, 1980.

GOULARTI FILHO, Alcides. **Formação econômica de Santa Catarina**. Florianópolis: Cidade Futura, 2002.

LAGES – CAPITAL NACIONAL DO TURISMO RURAL. Santa Catarina, Estúdio Sul Ltda, 2003. Disponível<<http://www.serracatarinense.com/Lages.html>>Acesso em 03 mar. 2004.

LONGHI, Karina Coelho. **Desenvolvimento sócio-econômico de Florianópolis e sua relação com a construção da BR 101 no período de 1960 a 1980**. 2003. 80f. Monografia (Graduação em Economia) – Departamento de Economia – Universidade Federal de Santa Catarina, Santa Catarina, 2003.

MATTOS, Fernando Marcondes de. **Santa Catarina: Nova Dimensão**. Santa Catarina. UFSC, 1973.

MEURER, Tereza Cristina. **O impacto da BR-101 no desenvolvimento sócio-econômico nos municípios de Palhoça e São José no período de 1960 a 1980**. 2004 75f. Monografia (Graduação em Economia) – Departamento de Ciências Econômicas – Universidade Federal de Santa Catarina, Santa Catarina, 2004.

PIDSE – PROGRAMA INTEGRADO DE DESENVOLVIMENTO SÓCIO-ECONÔMICO : Diagnóstico Municipal de Lages. Florianópolis: Secretaria de Estado de Coordenação Geral e Planejamento, Secretaria de Estado da Indústria, do Comércio e do Turismo, Centro de Apoio à Pequena e Média Empresa de Santa Catarina, 1990. 31p.

PREFEITURAMUNICIPALDELAGES. Santa Catarina.
Disponível<<http://www.prefeituramunicipaldelages.com.br>>Acesso em 04 mai. 2004.

RESENDE, Eliseu. **As rodovias e o desenvolvimento do Brasil**. In: CONGRESSO MUNDIAL DA FEDERAÇÃO INTERNACIONAL, 7, Munique, 1973.

ROSSETTI, José Paschoal. **Introdução à Economia**. 10. ed. São Paulo: Atlas, 1984.

SANDIN, Bruno. **O desenvolvimento econômico do município de Videira em comparação com o litoral de Santa Catarina entre 1960 a 1980**. Monografia (Graduação em Economia) – Departamento de Economia – Universidade Federal de Santa Catarina, Santa Catarina, 2003.

SANTA CATARINA - MUNICÍPIOS. Santa Catarina, ciasc, 2002.
Disponível<<http://www.sc.gov.br/portalturismo.html>>Acesso em 03 mar. 2004.

SANTOS, Sílvio Coelho dos, organizador...[et al.]- **Santa Catarina no século XX: ensaios e memória fotográfica**. Florianópolis; Ed. Da UFSC: FCC Edições, 2000. 248p.; fots.color.

VASQUES, Silvinei. **A construção da BR-101 e seus reflexos na economia de Joinville**. Florianópolis: 2002. 56f. Monografia (Graduação em economia) – Departamento de Economia – Universidade Federal de Santa Catarina, Santa Catarina, 2002.

WEB LAGES.COM. História e Dados Gerais. Santa Catarina, 2004.
Disponível<<http://www.weblages.com.com/Lages/história/index.php>> Acesso em 30 Abr.2004.

Anexo 1: Situação das rodovias federais e estaduais em Santa Catarina 1955-1998

(em KM)

ANO	Rodovias federais		Rodovias estaduais	
	Pavimentadas	Não Pavimentadas	Pavimentadas	Não Pavimentadas
1955	22	458	12	5.002
1960	330	769	73	5.042
1965	360	596	166	5.176
1966	514	506		
1967	535	835		
1968	598	869		5.243
1969	702	804		5.414
1970	907	618	287	5.426
1971	1.122	686		5.359
1972	1.222	719		5.547
1973	1.355	589		5.553
1974	1.467	552		5.698
1975	1.641	431	446	2.964
1976	1.656	446	507	3.268
1977	1.724	426	626	2.993
1978	1.690	251	842	2.762
1979	1.754	198	1.024	2.132
1980	1.810	181	1.054	1.974
1981	1.811	181	1.251	1.898
1982	1.807	170	1.468	2.559
1983	1.886	112	1.685	2.487
1984	1.881	106	2.069	2.475
1985	1.889	106	2.254	2.007
1986	1.929	103	2.445	2.089
1987	1.995	103	2.467	1.979
1988	1.994	103	2.533	2.208
1989	2.016	134	2.633	2.530
1990	2.017	103	2.633	2.435
1991	2.047	102	2.826	2.404
1992	2.060	102	2.974	2.420
1993	2.070	102	3.030	2.195
1994		102	3.135	
1995			3.148	
1996			3.223	
1997			3.299	
1998			3.450	

Fontes: IBGE< Anuário Estatístico do Brasil, vários anos; DER/SC, 1999.

Anexo 2: EXPORTAÇÕES CATARINENSES DE MADEIRA - 1970 A 1999

ANO	US\$	%	TONELADAS
1970	20.444	61,6	210.254
1971	25.995	56,8	207.637
1972	12.962	45,8	235.459
1973	49.071	55,3	205.644
1974	33.735	26,5	93.109
1975	31.220	17,5	95.521
1976	10.557	4,5	31.479
1977	14.855	5,2	46.352
1978	43.556	5,3	79.888
1979	41.932	7,9	80.771
1980	39.325	5,1	68.055
1981	32.956	4,1	27.164
1982	26.588	3,1	24.095
1983	29.506	3,3	39.299
1984	33.129	2,9	44.789
1985	32.903	3,3	45.012
1986	39.758	4,2	13.143
1987	39.349	3,9	14.357
1988	53.599	4,0	25.721
1989	44.124	3,1	22.272
1990	53.581	3,7	82.032
1991	61.079	4,0	93.511
1992	80.435	4,5	123.170
1993	133.424	6,1	201.401
1994	177.930	7,4	324.470
1995	202.879	7,6	330.933
1996	207.341	7,8	319.554
1997	240.221	8,5	314.429
1998	223.979	8,6	323.191
1999	293.332	11,4	422.398

Fontes: Cacex; Secex/Sistema Alice/SED-SC

Anexo 3

CENSO DEMOGRÁFICO - POPULAÇÃO TOTAL, RURAL E URBANA:
LAGES, CAMPO BELO DO SUL, ANITA GARIBALDI E SÃO JOSÉ DO CERRITO

Região	Categoria	1970	1980
Lages	População Total	99.682	118.502
	População Urbana	85.221	115.758
	População Rural	14.461	2.744
Campo Belo do Sul	População Total	6.333	13.566
	População Urbana	914	2.875
	População Rural	5.419	10.691
Anita Garibaldi	População Total	10.348	9.857
	População Urbana	2.536	3.456
	População Rural	7.812	6.401
São José do Cerrito	População Total	12.365	13.368
	População Urbana	823	1.527
	População Rural	11.542	11.841

Fonte: Censo Demográfico - IBGE - 1970-1980